PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening
Nr 55 Årgång 44



1993

PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:

Leif Larsson

I redaktionen ingår:

Styrelsen

Föreningens styrelse:

* Ordförande: 6336 *(ny adress from 94.02.01, Kaserng 5, 723 47 Västerås)*
  Leif Larsson, Gaffelgatan 10, 724 76 Västerås, 021 - 35 20 22
* V ordförande: 6060
  Bengt Svensson, Skogslundsvägen 4, 732 48 Arboga, 0589 - 132 14
* Kassör: 5746
  Rolf Olsson, Turedalsgatan 42, 732 31 Arboga, 0589 - 135 48
* Sekreterare: 5858
  Åke Tedesjö, Bakbordsvägen 14, 724 76 Västerås, 021 - 35 44 06
* KFUK-KFUM repr:
  Ingrid Petersson, Stångjärnsg 25, 724 77 Västerås, 021 - 35 33 27
* Ledamot: 4929
  Karl Gardh, Anders Johanssonsg 22K, 732 47 Arboga, 0589 - 139 14
* Suppleant: 4203
  Erik Fernlöf, Häradsvägen 19, 585 90 Linköping, 013 - 503 66
* Suppleant: 5325
  Jan Welin, Vretvägen 35, 732 32 Arboga, 0589 - 136 49

1994 års medlemsavgift 50:- (Femtio kronor)

Postgiro 34 02 04 - 7

Nytt år och nya föresatser !

Vädret, konjunkturen och läget i landet kan vi som enskilda inte göra mycket åt, men det börjar låta som om en bättring är på väg.
Vi har, som ni kanske redan sett på omslaget, förändrat stilen genom att införa den gamla årgångsnumreringen och med Bengt och datorns hjälp gjort en anpassning till modern redigeringsteknik.

Ett extra sorgligt budskap har vi att förmedla i år. Nämligen föreningens hedersordförande, allas vår Molle, David Molins bortgång.
Han insomnade lugnt och stilla.
Föreningen deltog med blommor och bidrag till en fond, enligt hans önskemål. Vi återger minnesskrifter från VLT längre fram i PB.

Som vi tidigare nämnt blev 50-årsjubiléet -92 ett firande av skolans start medan kamratföreningen bildades 1944 och blir alltså 50 år 1994. Ni som trivdes -92, kom igen. Och ni som inte kom får chansen igen.
Vi satsar mer på klassvist firande denna gång. Kom och fira!

God Jul och Gott Nytt År

Styrelsen



Erik



Jan Bengt Åke Karl
Leif Ingrid Rolf

Elevhemsverksamheten.

Följande artikel är hämtad från tidningen KFUK–KFUM nummer1 1978.

Det började en fredagseftermiddag, jag tror i oktober 1941. En vänlig representant för Flygförvaltningen kom, berättade om planerad lärlingsutbildning, frågade om KFUM kunde hjälpa till med rum, mat och omvårdnad för ett 20–tal pojkar vilka beräknades komma från hela landet i början av 1942. Det verkade mycket lockande, men var få plats? Föreningens pojkhem Stora gatan 13, var fullbelagt. Annonsering efter utrymme gav ej resultat. Men herrgården vid Johannisberg, ägare Västerås stad, stod ju tom, kunde vi få hyra? Ett besök på Rådhuset i sällskap med flygdir. Olle Thunell blev positivt. Föreningens styrelse beslöt upptaga förhandlingar, som snart ledde till att elevhem ordnades vid Johannisberg för 20 ungdomar. Fastighetsägaren anslog 4.000:– kr till några reparationer. Annonseringen efter föreståndare ledde till att Aron och Siri Hallman en "svinkall" dag i början av januari kom för att se "slottet vid Mälarstranden". Sympatiskt nog höll sig råttorna borta under rundvandringen, så Aron och Siri bestämde sig. "Vi kommer"! sa' de tu som voro ett. Deras insats blev av stor betydelse för begynnelse och fortsättning av elevhemsverksamheten. Det var primitivt, ransoneringstider, svårt med bränsleförsörjning, inga bilar, så småningom Arons cykel med släpkärra.

I februari 1942 kom ungdomarna. Den gamla herrgården fick liv inom sina väggar. Det var trångt i både logement och tvättrum. Men det gick en tid då anspråken ej voro stora. Kamratskapet var det inte något fel på.

Snart kom ett nytt bud från Flygförvaltningen. Till hösten vill vi öka ut skolan med ytterligare 20 elever. Vindsvåningen kunde inredas och när hösten kom bestod "familjen" av 40 ungdomar samt tjänande bröder och systrar.

Det var ordning och reda på herrgårn. Man fick inte komma hem hur sent som helst, om så skedde gjordes tappra försök via någon fönsterväg.



Det lyckades inte alltid och då blev det jobb i potatiskällaren eller kanske med lövräfsan i hand under en fritidskväll.

Efter två år kom en ny årskull, skola och elevhem levde vidare. Till och från skolan, som de första åren låg på andra sidan Västerås–fjärden, färdades eleverna med buss, under övriga delen av året med cykel eller båt. Man träffar ibland Västeråsbor som beundrade tiohuggarnas stronga färd över Mälarfjärden!

1946 lämnade Aron och Siri Hallman Johannisberg – de kom tillbaka till KFUM i Västerås 1952 – och efterträddes av Valentin och Ann–Mari Hofstedt, som än idag talar gott om sina tre år på herrgården. Carl Dahlin kom och sedan Gunnar "greven" Larsson, som blev en trogen tjänare under flera år. Familjen Hofstedt flyttade till Malmslätt och där uppförda elevhem.

1949 kom David och Signe Molin till Johannisberg och Lövudden. Elevhemmet på Lövudden stod då färdigt.

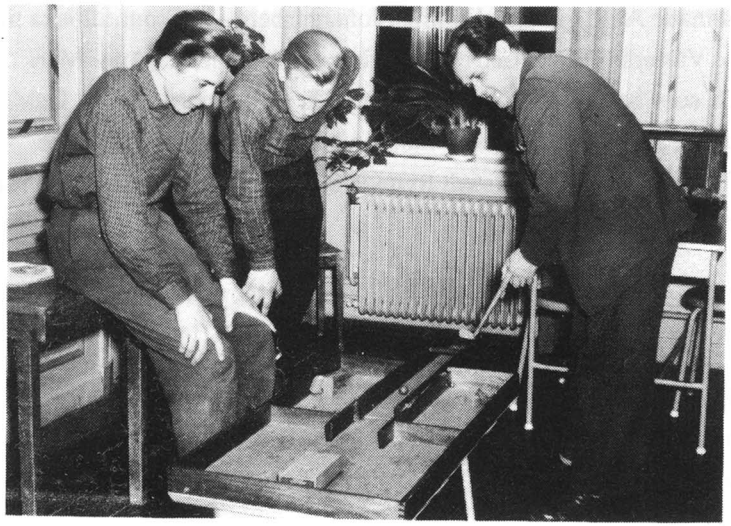
KFUM i Västerås hade blivit inkopplad i ett samarbete som verkligen var stimulerande. Elevhem blev det också i föreningshuset i Västerås, i Arboga och Malmslätt.

För allt blev Lövudden ett centrum. Flygvapenchefer, souchefer; flygdirektörer, delegationer kom på besök, också många föräldrar till ungdomarna. På Lövudden möttes också skolans lärarpersonal och elevhemspersonalen till samvaro, dit förlades årsavslutningar, föräldra–träffar, kamratträffar (dessa fortsätter alltjämt). Samarbetet mellan föreningen och Flygförvaltningen fungerade utmärkt. FF företräddes av byrådirektör Harry Dahl som efterträddes av överingeniör Åke Thorsén.

Till sist, elevhemsverksamheten hade aldrig blivit vad den blev om föreningen icke haft i sin tjänst så många hängivna medarbetare. Med stor omsorg arbetade föreståndare, husmödrar och övrig personal för att skapa god anda och atmosfär. En inspirerande faktor utgjorde naturligtvis samvaron med positivt inriktade ungdomar, också uppskattande föräldrar.

Erik Tunås

Under de år, 1942–1968, som samarbetet mellan Kungl Flygförvaltningen och Västerås KFUM ägde rum har det bott mer än 1.000 pojkar i elevhemmen Johannisberg–Lövudden. Fyra terminer, d.v.s. nästan 2 år, har var och en av dessa pojkar haft sin tillvaro i KFUM:s hägn, sovit, ätit och tillbringat större delen av sin fritid där.



Spridda över hela vårt land – i några fall också i andra länder – finns alltså ca 1.000 nu vuxna män, som mer eller mindre intensivt upplevt den atmosfär som rått och råder på dessa våra KFUM–anläggningar. De har idrottat, lekt, badat, åkt skridsko, hittat på hyss av olika slag men också deltagit i samkväm och möten samt bevistat gudstjänster i friluftskyrkan. Det oidentifierbara som kallas kamratskap har odlats intensivt under elevhems– och skolåren. Nu är de flesta familjefäder, som för sina barn berättar minnen från de två åren under ungdomstiden och det torde inte vara för mycket sagt att Lövudden och Johannisberg intar en plats i deras hjärtan.

Dessa f.d. elever är sammanslutna i en kamratförening, som vartannat år kallar till samling på Lövudden. När nu Lövudden jubilerar är det hundratals yngre och äldre män som har anledning sända en tacksamhetens tanke till den plats, där de fått rika och förblivande intryck under betydelsefulla ungdomsår.

David Molin

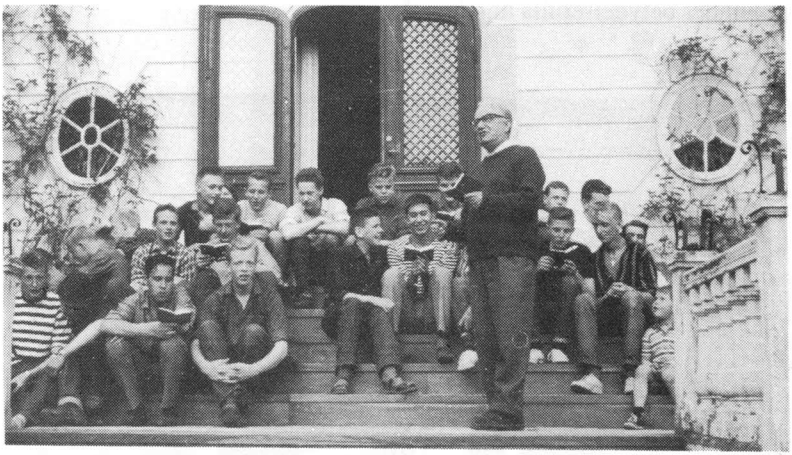


Året var 1949.

Det är svårt att inte tänka på David Molin när det nu är dags att skriva några rader till årets Propellerblad.

Det var David som för snart 45 år sedan, en varm augustisöndag tog emot mig när jag som 15 årig yngling blivit antagen som 6:e reserv vid Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås. Min pappa skulle skjutsa ner min bror till Västerås där han skulle börja sin Signalistutbildning vid FCS på andra sidan Västeråsfjärden. På vägen ner stannade vi några dagar i Hedkärra utanför Fagersta för att hälsa på en farbror, och det var dit som min mamma ringde och sa att jag skulle infinna mig vid Johannisberg kommande helg.

Hon läste upp det viktigaste som jag skulle ha med mig, jag minns att vi stannade efter vägen och köpte grova skor och en overall.



Väl framme vid Johannisberg gick vi uppför den stora trappan och klev in genom dörren. Nerför trappan från övervåningen kom en kille springande och han såg genast att det var en ny "etta" som anlänt. Han kom fram och hälsade mig välkommen och sa direkt att "Du kommer att längta hem som en tokig".
Det var Tord Liljeqvist.



Elvira Jansson som förberedde bullar och mjölk till kvällen ringde efter David. Han kom och hämtade mig för det var tydligen matdags på Lövudden. Jag glömmer aldrig när jag gick uppför den lilla backen vid Johannisberg och jag vände mig om och såg pappa stå vid bilen och titta efter mig. Då var det inte långt till gråten.

Nåväl dagarna gick och Tord visste hur rätt han skulle få. Det var väldigt tufft i början. Efter några dagar kom "tvåan" som hade samma nummer som mig, (jag fick nr 4929) och sa att jag skulle bjuda honom på bio, men jag var förvarnad av David, det var ingen idé att protestera, det var bara så. Tvåan som var Gunnar Näslund 4829 var mycket juste och vi blev mycket goda vänner vad jag minns.

David och Signe blev något av reservföräldrar åt oss. David var sträng men rättvis. En gång kom jag för sent till morgonmålet, jag hörde att morgonbönen pågick så jag stannade utanför och väntade. Straffet blev att välja mellan att skala potatis eller räfsa löv vid Johannisberg. Det blev lövräfsning. Den hösten var nog den längsta höst jag varit med om. När jullovet kom åkte vi i samlad trupp ner till järnvägen. Vi var ett bra gäng

som skulle åka norrut den julen. Jag och Bernt hoppade av i Ljusdal, några till i Östersund, Åhn osv...

Om inte jag minns fel så var det byte i Tillberga, Sala, Krylbo, Storvik och jag undrar om det inte var på nåt mer ställe också.

Våren gick betydligt lättare även om det var svårt att åka ifrån mamma efter jullovet. Mig fick dom ekipera om den julen. Jag hade förvandlats från yngling till ung man under hösten så byxorna svajade på halv stång och rockärmarna slutade någonstans mellan handleden och armbågen.



Midsommaren –50 fick vi nattpermis så jag och några till lånade ett stort tält utan botten och vi cyklade till en midsommarfest någonstans i närheten. Det var kallt på natten och förmodligen också i gräset för några dagar senare fick jag väldiga smärtor i vänstra delen av ryggen och speciellt när jag andades. Det gjorde ont när jag gick och att springa var helt uteslutet. Vi skulle spela fotboll en eftermiddag (obligatoriskt) och jag sa till David att jag kunde inte vara med för jag hade så ont i ryggen. Han trodde förstås att jag simulerade (sånt förekom ju ibland) så han sa att då fick jag åka till sjukan. Det kom en "Gestapobil" och hämtade mig dagen därpå och körde mig till CVV läkare. Han lyssnade på mina lungor i två minuter och sedan blev det transport till Viksängs sjukstuga. Lunginflammation med vatten i vänstra lungan. Där låg jag med fetvadd runt bröstet i nästan 2 veckor.

Det värsta var att kommande helg var det föräldradag på Lövudden, så för dom blev det ett besök på Viksängs sjukstuga istället.

David vakade över oss både dag och natt. Tiderna måste passas, kl 22 på vardagar och 24 på lördagar och kl 23 på söndagar om jag inte minns fel. I tvåan lärde jag och många med mig i vår klass sig dansa i musik-rummet. I brist på tjejer dansade vi med varandra till tonerna av Ludde Armstrong och många andra fina orkestrar.

Till slut var vi mogna att ge oss ut och dansa på riktigt. Det skedde på ett litet dansställe som låg vid Svartån, jag tror det hette ungdomsgården, även kallat Mödis. Premiären gick perfekt trots premiärnerverna. Bandet som spelade bestod av klarinett, trummor, bas och piano. Jag kan när som helst höra hur A'int miss Behaven låter i deras tappning.

En gång när David hade åkt bort så vikarierade Verner Larsson från elevhemmet i Arboga. Under den tiden kom det en flickskolklass med tjejer runt 15–16 år till Lövudden som skulle övernatta på Vandrar-hemmet. Någon föreslog att vi skulle bjuda över dom på dans i musik-rummet, något som skulle vara otänkbart vid den tiden om David varit hemma. Verner gick över till deras lärarinna och inviterade dom. Trappan till våra rum och några andra utrymmen spärrades av med rep, förhållningsregler sattes snabbt upp och sen var dansen igång. Många små hjärtan sattes i brand den kvällen och i mörkret efteråt blev det både puss och kram innan Verner och deras lärarinna fångat in alla ungarna.

Så småningom hamnade jag i Arboga och jag träffade inte David annat än vid de kamratträffar som ordnades.

När jag tillsammans med Rolf Olsson också då i Arboga tillfrågades om vi ville ingå i styrelsen för FFVK var skolan nedlagd och David var pensionär.



Första styrelsemötet 1974 skedde hemma hos David och Signe. David fortfarande rakryggad och med spänst i steget rökte pipa och hade anlagt en prydlig mustasch. Jag trodde inte mina ögon. Efter den dagen träffades vi regelbundet flera gånger om året, men under helt andra förhållanden.

Borta var den respekt som vi hade när vi gick på skolan i Västerås. Nu var vi mer kompisar. Vem skulle vågat säga Du till David som etta eller tvåa. Men trots den avslappnade stämningen som vi har vid våra styrelsemöten så var han fortfarande den auktoritäre ledaren som vi lyssnade till, samt rådde med och såg upp till. När han skrev artiklar och hälsningar i Pb så var de alltid genomtänkta. När han yttrade sig så var det alltid något med mening i. Han hade ett otroligt minne med massor av historier och händelser som uppkommit under hans år som elevhemsföreståndare.

De sista åren var han alltför svag för att delta i alla styrelsemöten, men han tillfrågades alltid om han ville åka med och han hälsade alltid till oss genom Åke Tedesjö, som för det mesta hämtade honom.

Det kommer att kännas konstigt och tomt att inte längre se hans julhälsning i Pb. Med David har en av skolans, elevhemstidens och kamratföreningens största personligheter gått ur tiden.

4929 Kalle Gardh





Det stora slagsmålet vid Hästhagen ?

Det hela började troligtvis någon gång i början av 60–talet, ASEA elever och FFV elever var ständigt i dispyt med varandra. Vi som började i FFV 1963 kunde inte acceptera att få stryk då och då när vi cyklade hem genom skogen till Lövudden. Tiden gick och vi blev mer och mer irriterade. Nu var det ju mycket stränga ordningsregler som gällde på skolan/Lövudden, men då vi kommit upp i "tvåan" och trakasserierna fortsatte så tröttnade vi till slut. Detta gällde även "ettorna". Gliringarna och överfallen från ASEA–terna hade nu nått så långt att de skulle få stryk en gång för alla. Sagt och gjort, en kväll då ett nytt överfall hade ägt rum så var vi väl informerade–mobiliserade. Då de slagna kom tillbaka till Lövudden så vände vi tillbaka med mer eller mindre hela skolan "ettor" som "tvåor", nu skulle ASEA–terna få stryk!

Framme vid grusvägen mot stan påträffades "motståndaren", de drevs mot stallet, hästhagen. Där blev de omringade och de tog till krattor och högafflar till försvar. Vi var i underläge igen, men pga av att vi var så många så kunde de inte fly utan de blev tillsagda att kasta vapnen och slåss som hederligt folk. För utan stryk skulle de inte komma undan. Tiden gick och till slut så kastades högafflarna. Nu blev det match på lika villkor igen och vi valde ut några stora och kraftiga gossar att möta ASEA med. Slaget kunde börja..... stämningen var hög hos FFV inte hos ASEA. De insåg att med det övertag vi hade, mellan 50 – 100 st så skulle de aldrig komma hem med skinnet i behåll. Vartefter som våra kombattanter blev utslagna så kom en ny. ASEA:s "personal" blev blåare och blåare. Nu var ju inte denna händelse någon tyst sak i skymundan, den skedde ju nära vägen och nära bostadshus, så snart hade larmet gått och jag vill minnas att det kom folk både från Johannisberg, elevhem och från Lövudden som avstyrde bråket. De blev väl inte bättre av att ASEA–terna kom hem och såg ganska dåliga ut. Deras elevhems–personal slog nog larm direkt till vår personal.

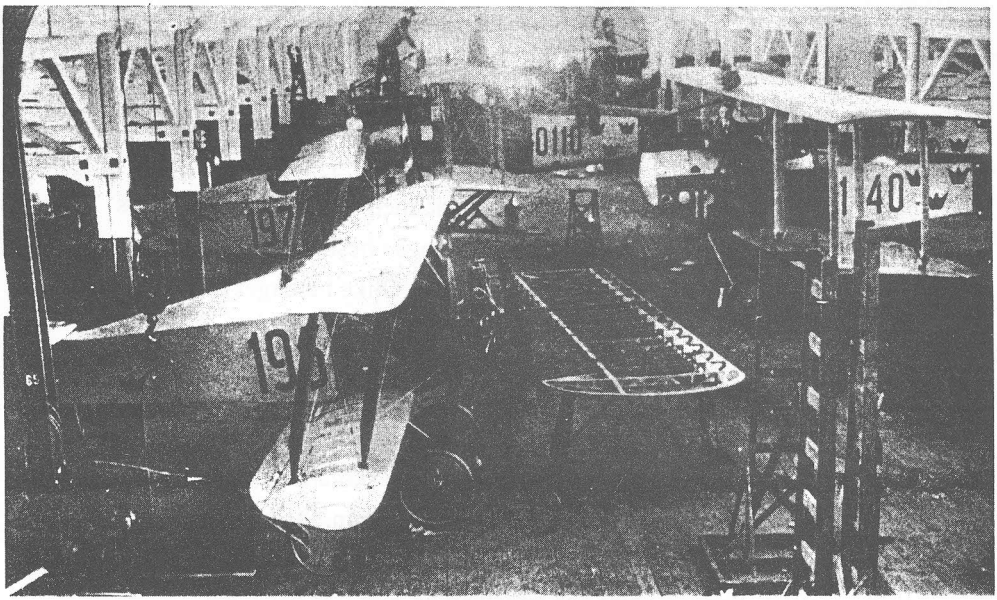
Nu skulle efterdyningarna börja. De började med visitation i varje elevs skåp. Allt vad tillhyggen som påträffades, togs i beslag. Knogjärn tillverkade på skolan av järn eller aluminium. Olika batonger och andra tillhyggen.

Jag hade som hobby att laga cyklar som fått punka, detta började jag med som "etta". Det gick bra att klå "tvåorna" på några kronor för en reparation. Vi hade inte så stora avlöningar från skolan, 25 öre i timmen den första terminen. Det ökade med 5 öre per termin. Och som cykelreparatör på Lövudden hade jag en del reservdelar till cyklar i mitt skåp, ventiler, slangar, ekrar och cykelkedjor, nytt och begagnat. Cykelkedjorna togs i beslag, resten fick jag behålla. Alla som de kunde verifiera ha varit med och slagits fick en varning. Det var många som fick. Hur som helst inget ont som inte har något gott med sig brukar man säga, trakasserierna från ASEA–terna upphörde totalt, och vi fick lugn och ro i det fortsatta skolarbetet.

Vilka som var med och slogs? Ja, jag kommer inte ihåg alla och därför utlämnar jag ingen heller, det kan ju bli fel även om det nu är preskriberat. Själv var jag med och slogs, vilket jag inte förnekade.

6337 Tore Lundberg





Vi finns där Flygvapnet finns. Sedan 1915.

Ända sedan de första militära flygningarna började i Sverige på 1910-talet har vi gjort reparationer, service och underhåll på Flygvapnets flygplan.
Då var vi de Centrala Verkstäderna och tillhörde Flygvapnet.
Idag ingår vi i börsnoterade Celsius-koncernen, ett av Europas största försvarsindustriföretag.

FFV Aerotech AB **Celsius**

FFV Aerotech AB, med huvudkontor i Arboga, arbetar med underhåll av militär flygmateriel. Företaget består av division Avionik i Arboga och division Flygteknik i Linköping samt dotterbolagen FFV Test Systems AB och FFV AvioComp AB. Antalet anställda är cirka 1.800 och omsättningen drygt 1,2 miljarder kronor.

FFV Aerotech AB ingår i Celsiuskoncernen, som är Sveriges ledande försvarsindustrigrupp.

En hälsning från norr.

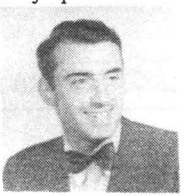
Det känns fint att vara FFV:are i norr. Vi har fin kontakt med varandra, genom träffar och telefonsamtal. I lördags (30/10) försökte vi, några gamla FFV:are att träffas i Luleå. På ett kafé träffades Lennart Wedin, 4117, Erik Rönnbäck 4217, Folke Asplund 4514 och undertecknad för att påminna oss gamla minnen och diskutera nästa Luleåträff. Tidigare på dagen hade jag sammanträffat med Anders Rönnbäck 5660. Jan Forshage 5206 och K-G Egon Andersson blev förhindrade denna gång.

När gamla FFV:are träffas är det alltid något över det vanliga. Gemensamhetskänslan växer sig bara starkare för varje år. Tacksamheten över att vara FFV:are är och förblir livslång. Utöver att dryfta gamla och nyare minnen bestämde vi också att kalla till FFV-träff i Luleå den 16 februari 1994 kl 19.00.

Platsen blir denna gång, en för oss FFV:are alldeles speciell plats, Luleå Flygteknikcentrum, som nyligen startat under ledning av Anders Rönnbäck. Som lärare finns där också FFV:aren Kjell Lindqvist 5958.

Det känns härligt att det är FFV:are, som får vara med och skapa detta framtidsprojekt inom det flygtekniska området. Anders är nu inne i ett hektiskt uppbyggnadsskede. Hittills har man hunnit tillskapa byggnader för ca 40 milj och planerar ytterligare utrymmen för flera grenar inom det flygtekniska området. Det känns underbart att FFV:ares kunnande och anda får möjlighet att påverka detta arbete. Anders måste i nästa Propellerblad berätta mera om utvecklingsarbetet.

Ja, så ser vi fram emot kommande kamratträff i början av juni kommande år. Tiden går ju så fort att vi redan nu måste börja planera för att träffas igen om ett halvår.



Med FFV-hälsningar från norr.

4219 Gunnar Wikström

Jubileumsträff 1994.

Vid årsmötet den 24 maj 1992 bestämdes att styrelsen skulle arbeta fram ett förslag på hur kamratföreningens 50-åriga tillvaro 1994 skall firas.
1992 firade vi skolans 50-årsdag med ett fullspikat program i samband med kamratträffen.
1994-års firande av föreningens 50-årsdag kommer att ske den 4-5 juni.

Vi har tänkt oss ett lite annorlunda firande, med en fokusering på klass-visa engagemang.
Detta bygger på att klassombuden håller ihop sin klass och är drivande med hjälp av material som styrelsen tillhandahåller.
Styrelsen erbjuder att boka hotell klassvis, ordnar restaurangbeställ-ningar och grupparrangemang där så önskas.
Sedvanligt årsmöte hålls på söndagen med en inriktning av jubileums-karaktär.

Leta reda på Ditt klassombud i listan och ta kontakt med honom i god tid och diskutera hur just Din klass skall fira jubileumet.
Ta också kontakt med andra i Din klass för att trycka på ett stort deltagande.
Kanske är det ett speciellt jubileumsår för Din klass? Jämna år sedan Du började eller tog examen?
Låt Din klass få ett alldeles eget och speciellt jubileumsfirande, som då blir ett bestående minne.



VÄLKOMMEN



till Västerås den 4-5 juni 1994 för att fira Vår fina kamratförenings 50-åriga tillvaro.



Boka i tid Ditt deltagande till ditt klassombud.



Kontaktombud.

Lämpliga personer att prata med, om gamla minnen eller en klasträff till sommaren. För eventuellt telefonnummer till arbetet hänvisas till medlemsförteckningen.

4107	JOHANSSON SVEN	TÄGTGATAN 5	811 53	SANDVIKEN	026-21 41 83
4219	WIKSTRÖM GUNNAR	GAMLA LANDSVÄGEN 90	933 34	ARVIDSJAUR	0960-121 34
4320	WENDEL JAN	STARKODDERSGRÄND 9	223 75	LUND	046-11 61 32
4418	HALLGREN MATS	KORGBOLLSVÄGEN 6	151 59	SÖDERTÄLJE	08-550 123 90
4514	ASPLUND FOLKE	MJÖLKUDDSVÄGEN 203	973 43	LULEÅ	0920-22 92 48
4601	ANDERSSON ÅKE	BREGÅRDSGATAN 20A	691 34	KARLSKOGA	0586-392 63
4716	STÅHL RUNE	BANGATAN 10 8TR	151 32	SÖDERTÄLJE	08-550 689 04
4802	BJÖRK BENGT	HÖJDHOPPAREGATAN 7	722 41	VÄSTERÅS	021-33 04 33
4929	GARDH KARL	A JOHANSSONSG 22K	732 47	ARBOGA	0589-139 14
5030	WILKENS BENGT	MARSVÄGEN 25	245 00	STAFFANSTORP	046-25 65 84
5102	FOGELBERG LENNART	VETTERGRENSG 13D	732 47	ARBOGA	0589-817 75
5207	FRANZEN SET	GRANITVÄGEN 8	732 49	ARBOGA	0589-141 47
5325	WELIN JAN	VRETVÄGEN 35	732 32	ARBOGA	0589-136 49
5406	HOLMBERG KJELL	ÄLVÅSGATAN 1	781 52	BORLÄNGE	0243-298 44
5524	REHNBÄCK ROLANDH	IDUNS VÄG 6	723 55	VÄSTERÅS	046-15 89 62
566S	RÖNNBÄCK ANDERS	NORRA STRANDG 8B	951 35	LULEÅ	0920-143 58
5750	RYDIN ULF	ROSENGATAN 11	172 31	SUNDBYBERG	08-98 84 11
5858	TEDESJÖ ÅKE	BAKBORDSVÄGEN 14	724 76	VÄSTERÅS	021-35 44 06
5924	MILLSTEDT BENGT	LAVETTVÄGEN 42	172 47	SUNDBYBERG	08-733 13 10
6060	SVENSSON BENGT	SKOGSLUNDSVÄGEN 4	732 48	ARBOGA	0589-132 14
6128	JOHANSSON GEIJE	VASAGATAN 53	722 18	VÄSTERÅS	021-11 65 41
6231	LARSSON LARS ERIK	FÄLNÄSVÄGEN 10	826 60	SÖDERHAMN	0270-544 97
6337	LUNDBERG TORE	SKÄLBYVÄGEN 128	175 60	JÄRFÄLLA	08-739 33 34
6441	CARLSSON C-G	WALLBYLUND, RYTTERNE	725 92	VÄSTERÅS	0220-420 92
6523	LINDSTRÖM DAG	HJORTRONVÄGEN 41	831 62	ÖSTERSUND	063-11 95 98
6637	LINDBERG TOMMY	BANDVERKSGATAN 55	724 74	VÄSTERÅS	021-35 68 30

En båtfärd till ny termin.

Inför det andra årets början hade jag beslutat att ta min segelkanot, C 64, till skolan i Västerås. Det borde bli en och annan skön segeltur på Västeråsfjärden under lediga stunder och på idrottsdagarna. Det var ju inte så upphetsande att segla skolans tiohuggare när man själv var innehavare av en snabb segelkanot, den första segelkanot i Sverige som byggts med planande skrovformer. Konstruktören av kanoten var gamle olympiern Rickard Sarby som liksom jag själv var medlem i Uppsala Kanotförening. Rickard vara annars mest känd som konstruktör av Finnjollen.

Höstterminen började en måndag och jag avseglade från Uppsala under fredag förmiddag och räknade med att vara framme under söndagen.

Seglade och seglade, ja. Det var hård motvind till Västerås och för att ha en fair chans att hinna i rätt tid hade jag av en kamrat fått låna en utombordsmotor som kunde hängas på kanotens sida. Motorn var mycket speciell och avsedd för kanoter. Den hade en cirka 1,5 meter lång axel som gick snett bakåt ned i vattnet. Detta var en konstruktion som senare under resan skulle vålla mig en hel del problem.

Som en första väckarklocka borde starten från hemmahamnen varit. Men jag var på denna tid relativt oerfaren om livet på sjön och insåg inte att det i den hårda sydliga vinden skulle bli stark sidosjö när jag kom ut på stora Mälaren. Redan den allra första biten utanför Kanotföreningens hamn insåg jag att detta skulle bli en tuff resa. Sjön gick ganska grov och under kanotens rullning kom propellern flera gånger ovanför vattenytan. Motorn tjöt omväxlande på fullvarv för att i nästa ögonblick sucka när propellern åter kom under ytan. Att det frestade på prylarna begrep jag naturligtvis men kunde så småningom parera rullningarna. Det gick ju bra så länge vinden var sydlig och den grova sjön kom rakt framifrån, men sen då?

Efter att ha klarat av den första stora hemmasjön, Ekoln, blev det bättre förhållanden i fortsättningen förbi Skokloster och ned mot Sigtuna där de öppna ytorna var mindre och sunden avsevärt smalare. Jag kunde smyga mig fram i lä av land och på så vis klara mig och motorn bättre.

När jag tagit natthamn i en vassrugge utanför Sigtuna och lagt mig till vila under sittbrunnens tält, insmög sig en känsla av att jag inte skulle klara av resan. Till den känslan bidrog det faktum att trots att jag låg ordentligt i lä kunde jag höra hur vinden tjöt och tilltog i träden på närliggande Getholmen. Jag förstod nu att sjön ute på Mälaren skulle bli svår.

Efter en dålig nattsömn startade jag söderut nästa dag, fortfarande med motorns hjälp, och färden gick galant vidare på Sigtunafjärden. Jag passerade Almarestäket och klarade mig bra genom att rakt mot vinden "hoppa" från ö till ö.

Eftersom jag inte vågade gå i stark sidosjö över Norra Björkfjärden tog jag vägen mellan Adelsö och Munsö ned mot gamla vikingafästet Birka. Så småningom tog farleden utanför Birka en västligare riktning och jag måste en stund stå ut med sidosjön som här nere antagit en, för en segelkanot med sidomonterad motor, gigantisk höjd.

För att klara motorn var jag tvungen att stå i kanoten och parera sidsjön med hjälp av att trampa från sida till sida. Trots det var propellern ovanför vattnet ett flertal gånger och plötsligt var det färdigåkt med motorn. Den rusade upp på fullvarv och när jag tittade ned i vattnet så var inte propellerns rotation i överensstämmelse med motorns råmande.

Någonting hade uppenbarligen gått sönder!

Nu återstod endast att segla sig härifrån och det borde väl gå nu när färdvinklen blivit mera västlig vilket skulle tillåta segling med vinden från sidan. Jag hissade mesanseglet på aktre masten som var närmast

sittbrunnen. Att gå upp på fördäcket och hissa storseglet i den grova sjön var inte att tänka på.

Efter en stund kom jag in i lä av en ö och skulle hissa storseglet så att jag kunde segla med högre fart. Tyvärr gick det inte att hissa eftersom likrännan i masten svällt ihop och seglet inte gick att montera i rännan. Masten, som normalt alltid förvarades inne i kanothuset hemma, hade ju varit ute i nattens fuktiga väder. Med hänsyn till vindriktningen skulle jag nog kunna segla hela vägen till Västerås. Men skulle jag hinna i tid?

För sen ankomst och David Molins bestämda blick stod för mitt inre. Jag kunde redan se mig själv i potatiskällaren!

Men vad hade jag för val? Det var bara att fortsätta!

När jag närmade mig Kolsundet, öster om Strängnäs, såg jag i farleden längre österut att det kom tre stycken fraktbåtar. När den sista, en stor tanker, passerade mig viftade jag med en tamp i den ena handen och en tiokronorssedel i den andra. Döm om min förvåning när kaptenen kom ut och frågade i en megafon var jag skulle.



– Västerås, skrek jag så mycket jag orkade för att överrösta tanker–maskinen.

Sen såg jag hur han slog stopp i maskin och hans fart minskade.

Om jag kunnat signalen hade jag förstått att hon signalerade:
– Jag har tappat min baddräkt!

Jag startade en vansinnig paddling för att komma ikapp honom men han gled oväntat långt ifrån mig samtidigt som solen för första gången kom fram ur molnen och stekte på mitt tjocka regnställ. Gissa om det kändes som att jobba hårt i en het bastu.

Jag vågade inte slå av på takten för då hade han kanske dragit på och försvunnit i fjärran. Men han inväntade mig två kilometer längre bort!

När jag kommit in under tankerns akter var jag beredd att kasta upp tampen till en matros som visade sig på däck. Men höjden på däcket var sådant att han istället sträckte sig ut, och över min stormast lade en tung wireslinga som gled utefter masten och med en tung duns slog ned i däcket. Sedan försvann matrosen och det var full fart framåt i maskin!

Nu kom nästa problem!

Propellervattnet från tankerns stora propeller var mycket oroligt och eftersom jag nu hade en mycket tung wireslinga liggande uppe på kanotens däck var risken för kantring mycket stor. När jag försökte styra ut på sidan, från propellervattnet, orsakade det nedfällda centerbordet och samtidiga sneddraget i wiren att kanoten höll på att skära ned. Jag måste ta upp centerbordet för att motverka detta!

Det visade sig inte alls vara så lätt eftersom även centerbordstrumman av trä svällt betänkligt under natten. Hur jag än kämpade med centerbords-hissen var centerbordet i sitt ursprungliga nedfällda läge. Från den stora tankerns däck var det ingen som såg eller förstod mina problem. Vid ett tillfälle kom kocken ut och kastade en slaskhink med köksavfall åt mitt håll. Han trodde naturligtvis att det var fritt akterut men som tur var missade han mig med några centimeter. Tur att man hade regnställ!

Jag lyckades finna ett sidoläge precis i linje med relingen, där det fanns en viss balans mellan risken för att bli omkulldragen direkt och risken för att bli omkulldragen i propellervattnet efter en girstörning i bästa JAS-stil.

Nästa gång kocken kom ut lyckades jag med mina lungors fulla hals (Konstigt uttryck egentligen, undrar vad min gamle svensklärare Lage Jarking skall säga om det här?) påkalla hans uppmärksamhet. Han förlängde bogseringswiren ordentligt vilket innebar att kanoten fick ta en tyngre last på stäven men i gengäld innebar det att jag fick en bättre vinkel på sneddraget.

Vi var nu komna halvvägs till Västerås och resten var rena avkopplingen jämfört med första delens skräckfärd.

När vi så småningom kom fram till djuphamnen i Västerås ville jag betala för mig men kaptenen viftade bort dessa försök och erbjöd hjälp från maskinpersonalen med att laga motorn. Det visade sig att kryss–pinnen gått av nere vid propellern och pinnen ersattes med en spik som passade i det därför avsedda hålet.

Jag kunde sålunda tuffa för egen maskin till Lövudden där jag landade under lördagskvällen.



5647 Ingemar "Uppsala" Nilsson



Som seglare är man fri från alla bryderier.

En annan episod som kunde ha slutat illa.....

Jag 6337 och någon mer som jag nu inte kommer ihåg vem det var.....

Det var då vi skulle köra spaningsradarn i en av de två J28 Vampire som stod parkerade nere vid staketet. Maskinerna var delvis skrotade så det var bara halva stjärtbommarna kvar osv. Hur som helst så skulle radarn köras. Vi hade fått en genomgång av lärare. Nästan hela klassen hängde som en druvklase på den lilla kärran, då genomgången var klar så lämnades vi åt våra egna studier. Efter att ha tittat på den där skärmen nästan en timme så kunde vi inte skruva upp känsligheten mer. Det fanns inga fler flygmaskiner uppe från F1. Vad gör man då lektionstimmen inte är slut? Jo jag hittade en inplastad lista bakom en panel. På ena sidan stod det "åtgärder före start". På andra sidan stod det "åtgärder före uthopp". Det här lät spännande. Vi stod ju på marken. Listan för "åtgärder före start" gicks igenom. Nån start blev det aldrig , motor saknades... men spännande var det. Nu var det dags för listan "åtgärder före uthopp" det var många saker som skulle ske innan man hoppade ur kärran, det fanns ingen katapult, så för att inte fastna i radioantennen som var precis utanför cockpit så skulle "radioantennen sprängas". Sagt och gjort jag fällde knappen som beskrevs i listan, det blev en fruktansvärd smäll och röken låg som Lytzendimma runt flygmaskinen. Smällen hördes tydligen in i skolan för alla dörrar for upp och ut kom alla springande. Det blev ett fasligt diskuterande över vad vi hade gjort. Men till slut så kunde vi hitta radioantennerna/fenorna och lärarna kunde tacka högre makter för att ingen hade fingrat på den knappen då alla hängde över antennen vid demonstrationen. Nu var den borta och med den olycksrisken.

6337 Tore Lundberg

Avveckling av arbetsplatser.

Jag har blivit ombedd att skriva några rader om avveckling av arbetsplatser inom flygvapnet. Det är arbetsplatser som inte nämns i massmedia, därför anger jag inte några beteckningar eller ortnamn.

Många är de FFV–are som genom åren jobbat vid flygvapnets luftbevakningsanläggningar. Särskilt i slutet av 60–talet. Ett antal fick då göra sin praktiktjänstgöring vid dessa anläggningar.
Andra FFV–are har jobbat nära dessa system i olika verkstäder och industrier.

Ny teknik gör att telesystemen föråldras eller inte behövs längre eller att ekonomin inte tillåter fortsatt användning.

Då kommer ett besked, din arbetsplats skall stängas.
Märkliga tankar far genom hjärnan när detta besked kommer. Är det sant? När ? Hur ? Hur många får andra jobb ? Trygghetsavtal ? Personalenhet och trygghetsstiftelse träder i funktion, så gott det går.

Tiden går och så småningom tas tidplaner fram. Beslut måste fattas om vilken materiel som skall tillvaratagas, Installeras på andra anläggningar, användas som utbytesenheter eller vara bra att ha.

Så börjar slakten. Hela stativ och enheter förpackas och sänds iväg till olika anläggningar. När allt av värde är tillvarataget, monteras utrustningarna ner. "Tigersågar" skär genom grova kabelstammar, snyggt najade vid kabelstegar, i lagom längder. Tungt jobb. Allt körs ut på skrothögen. Skrotbilen kommer och lastar med sin gripklo för vidare transport till någon återvinningsstation.

Hur har det då gått med det viktigaste, personalen ? Jo, skapligt. All militär personal har naturligtvis fått andra tjänster. Av teknisk personal har nästan alla fått andra jobb. Några går och stämplar. Några har

pensionerats i någon form.
Köks–, städ–, exp.personal har det värre. Endast några har fått jobb.

Hur har jag det ?. Jo tack bra. Jag har pensionsersättning sedan den 2/10.

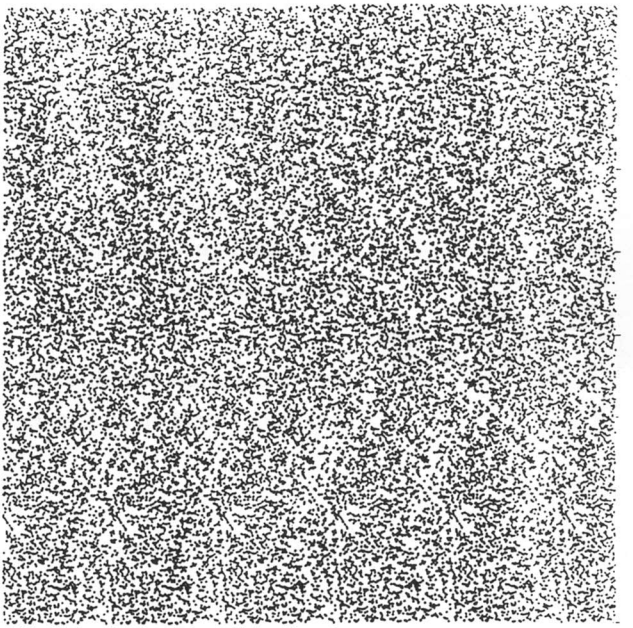
Är alltså fri herre.

4912 Kjell Karlsson



En bildklurighet.

Koncentrera dej på bilden och fokusera i fjärran och Du kommer att se ett föremål som du är väl förtrogen med. Lycka till!



Verkstadstjänst i miniformat.

Följande artikel är hämtad ur TIFF Nr 3 1993 och återges med benäget tillstånd av dels författarinnan Annelie Ivonen F 16 och dels redaktören Sture Selemark. Fotografierna är tagna av Kurt Petterson F 16.

Telereperatören Jan Lindahls version av verkstadstjänsten vid F 16.

När man kommer in i entrén till den nya delen av flottiljverkstaden på F16, fångas blicken av en trevlig liten utställning av flygplanmodeller, uppställda i små plexiglasmontrar och belysta.



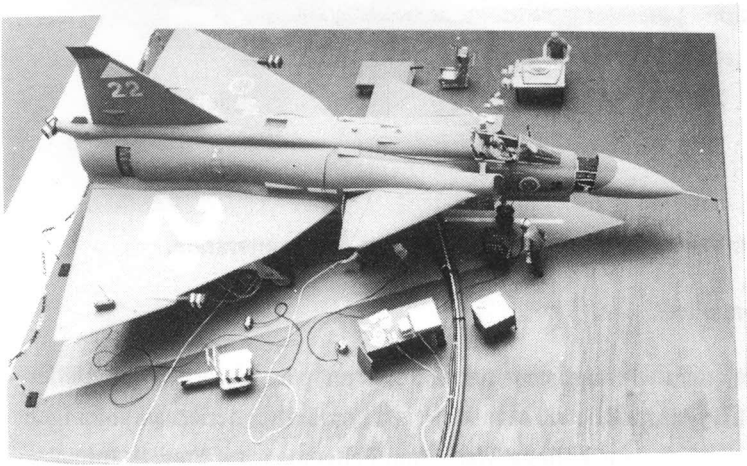
Det är inte bara alldeles vanliga flygplanmodeller heller, utan hela små scenarion som visar motorbyte, teleservicekörning och G-tillsyn på flygplan JA37 Viggen. Allt som hör till de olika åtgärderna finns med, apparater, verktyg, sladdar och slangar samt givetvis även mekanikerna. Alltsammans är mycket detaljrikt och verklighetstroget utfört. Man imponeras av den skapariglädje och "fingerfärdighet" som ligger bakom dessa miniatyrscenerier.

Modellbyggaren Jan Lindahl vid den detaljrika modellen av G-tillsyn.

Byggmästaren.

Det är Jan Lindahl, telereperatör vid F 16:s televerkstad, som är modellbyggaren. Han berättar att han tidigare byggt egna skalmodeller av båtar i trä men att han via byggandet av en bilmodell i plast, kom på

tanken att bygga en modell av JA 37 i plast. När flygplanmodellen var färdig, tyckte Jan att det såg lite fattigt ut med den ensamma modellen. Bara för skojs skull beslöt han sig därför att även göra en modell av en teleservicekörning. Eftersom han själv ofta arbetar med den delen av en flygplantillsyn så låg idén nära till hands.
Resultatet blev lyckat, så Jan fortsatte att bygga både modellen av motorbyte och G–tillsyn på JA 37. Nu har han flera idéer till nya projekt på gång, så det skall bli spännande att se vad han härnäst kan komma att ställa ut i vår verkstadsentré.

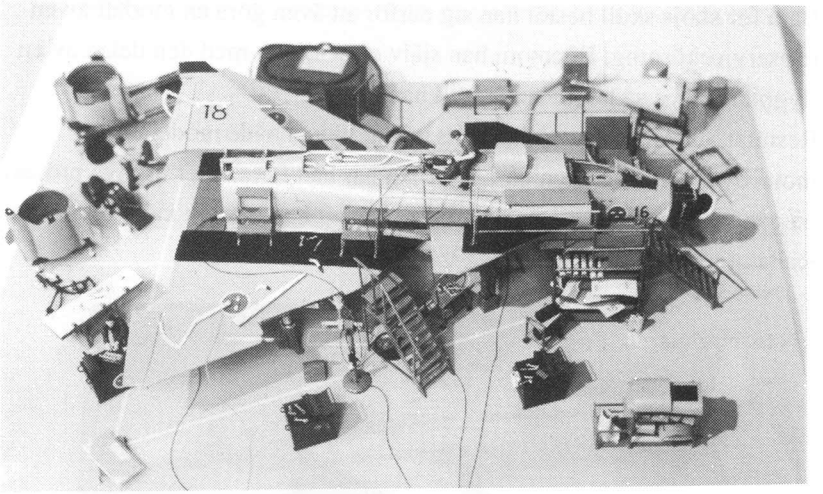


Det första bygget var teleservicekörning. Lägg märke till radion på högervingen.

Stor detaljrikedom.

Flygplandelarna och de små människofigurerna är de detaljer som är "färdigköpta". Allt annat har Jan tillverkat själv av plastbitar, metalltråd o dyl. Han har mätt upp den riktiga utrustningen i tillsynshallen och sedan räknat om måtten till flygplanmodellens skala 1:48. Han har även modifierat flygplanmodellerna lite. Sågat upp luckor som skall vara öppna, borrat de små hål som finns i luftbromsarna på bakkroppen, förlängt landställen på den flygplansmodell som står på domkrafter under G–tillsyn o s v. Jan har verkligen lyckats bra. Det mesta stämmer i

skala och färg. Han har bara fått något påpekande om att en stång på motorbytesmodellen har fel färg.



Detaljrikedomen på G-tillsynsmodellen är imponerande.

Persongalleri.

De små människofigurerna har Jan med hjälp av hårfärgen och kläder gjort till personligheter. Man kan visst i modellscenerierna känna igen han själv och hans kollega Mari-Ann Petterson samt Fredrik Johansson som putsar flygplanhuven vid teleservicekörningen. Stf flottiljverkstadschefen Anders Fogelström i uniform och fplrep Anders Bohman är med på motorbytet. Runar Clarenmark i sin vanliga gröna overall, Fólke Persson som står och tittar upp i landställsutrymmet, samt

Efterfrågan.

Jan har, med all rätt, fått mycket beröm och lovord för sina modellbyggen. Han har även blivit tillfrågad av både FFV Aerotech och SAAB-SCANIA om han vill bygga modeller även åt dem, men han har avböjt detta. Han vill bygga modeller som en hobby, för han tycker att det är roligt, och en del av skaparglädjen försvinner gärna när man bygger på beställning åt andra. Vi på F 16 är därför desto gladare åt att få

se och facineras av Jan Lindahls fina modellbyggen. Mikael Tapper och Per Rönnqvist är i full färd med att utföra G–tillsyn.



Motorbyte pågår. Fogelström diskuterar med en av mekanikerna.

För de som ännu inte lyckats identifiera Jan Lindahl skall vi nämna att hans elevnummer är 6041.

ASTORIA
FENIX
HOTELLET I CENTRUM
72 moderna rum, lägenheter
VIP-bastu, bubbelpool, solarium
frukostrum, varmgarage,
parkering
KOPPARBERGSVÄGEN 29 A,
722 13 VÄSTERÅS
TEL. 021-11 00 80
FAX. 021-12 75 37

Andra sabotage och busstreck.....

Vi skulle som tvåor bygga en förstärkarkoppling i ett stativ, sen skulle vi mäta upp alla parametrar som var av intresse. Då detta var gjort så skulle vi göra fel i varandras kopplingar utan att det syntes med blotta ögat. Det blev min tur så småningom, jag hade nyligen sett hur man lackerar hammarskaft. Dom doppade man i en burk Cellulosalack utanför förrådet. Jag doppade röranslutningarna i lack, sedan torkade jag av alla stift utom glöden, hämnden är ljuv. Nu "fungerade" röret som vanligt, bara glöden var borta, man fick inte lyfta ur rören ur hållaren för att konstatera vad som var fel, de andra hade bara klippt av benen. Nåja, min motståndare fick fundera länge innan han gick till Wikström för att få hjälp, Wikström tittade och tittade drog ur röret och tittade, men något fel hittade han inte. Då man mätte glödtråden så var den hel. Man skrapade lite på stiften så den vassa mätproben gick igenom. Wikström bytte till ett nytt rör, det fungerade inte nu heller, tiden gick, nu var det prestige för Wikström att hitta felet. Jag tillfrågades till slut vad jag hade gjort och bekännelsen kom. Lacken hade nog torkat på i rörsockeln så det var därför som inget nytt rör fungerade.

En som hade roligt det var jag det.

6337 Tore Lundberg



Titta vi flyger !

Torsdagen den 26 mars 1992 lyfte SAAB 2000 på sin jungfruflygning.



Saab 2000-001 i luften.

Besättning vid jungfruflygningen var Eric Sjöberg chefsprovflygare, Lennart Nordh projektprovflygare, provingenjör Sture Rodling och mätingenjör Anders Bergstrand.

Efter den historiska flygningen sade Eric Sjöberg:
– Vi kan gratulera oss själva till ett bra flygplan. Allt fungerade som det skulle.
Han sade också att gårdagens landning var den bästa han gjort på ett år.

Lennart Nordh framhöll att det borde inte vara dem man skulle hylla utan alla andra som slitit med flygplanet för att få det färdigt.

Varken piloter, mätingenjör eller provingenjör hade några brister att peka på under flygningen.

– Loggboken, där man påpekar sådant som inte fungerat under flygningen var helt ren, säger Lennart Nordh.

Per Pelleberg, chef för flygutprovningen tyckte att det här var den bästa första flygning han varit med om.
– Allt gick bra och vi hade till och med vädret på vår sida.

Under första flygningen flög SAAB 2000 med en hastighet av 300 km/h och nådde 4 500 meters höjd.

Som ni förstår var detta ett stort ögonblick att få se ett helt nytt flygplan göra sin första flygning.

Jag har följt flygplan 2000–001 sedan det kom till SAAB i Linköping som plåtskrov. Att få se hur bit läggs till bit och sedan hur allt sammanfogas till ett färdigt flygplan, är helt fantastiskt.

Mitt arbete är på kvalitetsavdelningen där jag följer hangarens personal.

Så länge flygplanet inte är certifierat så finns det ej heller licensierade mekaniker, därför skuggar jag deras arbete och kontrollerar att underlag har rätt status och att utfört arbete följer underlagen.

Detta har fört mig till olika platser i Europa och Sverige. I juni 1992 var vi i Berlin på den f d Östtyska storflygplatsen Schönnenfelt, en jättelik utställning pågick.

Flyguppvisning efter flyguppvisning avlöste varandra under hela dagen, varje firma hade 3 minuter för att visa sina produkter i luften.

Vår pilot Lennart Nordh gjorde en bejublad uppvisning med fpl 2000–001.

Kiruna för köldprov, när vi var där i februari 1993 hade vi –33°C och flygplanet stod ute i kylan hela nätterna, allt fungerade enligt våra förväntningar, utom en dag då vi i "sydländskt" oförstånd, efter en övning då flygplanet sprutades med glykol för att se avisningstendenser,

drog in fpl i hangaren och tvättade av all glykol. Efter 8 timmar ställdes fpl ut för en ny köldnatt.

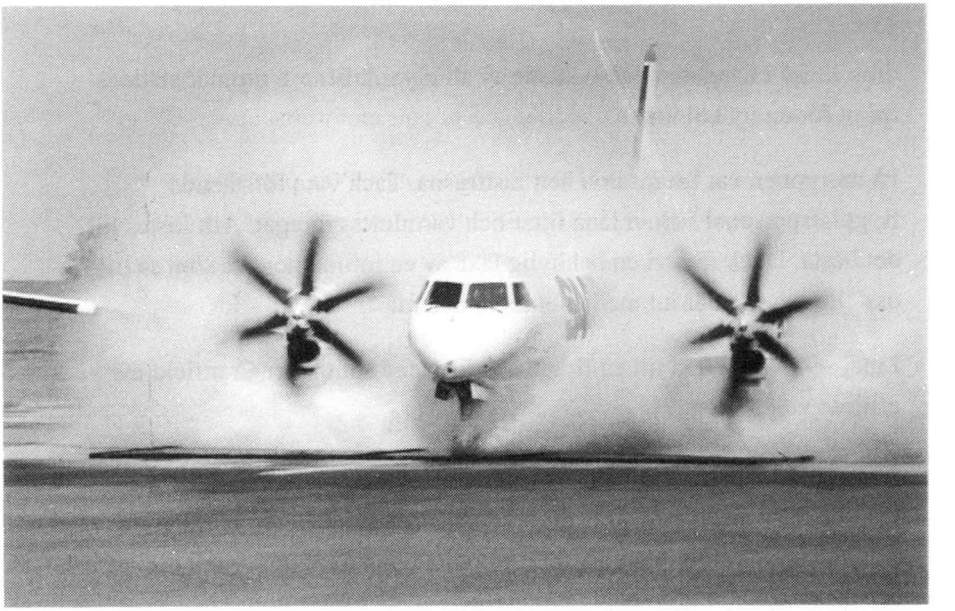
På morgonen var bromsarna helt fastfrusna. Tack vare förstående flygplatspersonal fick vi låna filtar och varmluftsaggregat. Allt löstes till det bästa. Dock fick vi en behövlig läxa av en infödd nordbo som sa till oss "Int tvätt vi här int mellan oktober och maj".

I maj –93 var vi ned till en flygplats i England som heter Cranfield där vi utförde vattenprov.

Vi valde Cranfield därför att de har speciella anordningar för vattenprov, berättar Per Igeland, provledare.

Vattenproven genomfördes i rask takt under två dagar. 25 löpor på banan gjordes under den första dagen och 15 löpor den andra.
– Provet var mycket lyckat, berättar Kjell Persson, koordinatorn för provet, som genomfördes med flygplan 002.
– Vattenprovet ingår i de certifieringsprov som måste göras med SAAB 2000.

Provet görs på en platt bana, som man har på Cranfield, där det finns gummiremsor utlagda. I dessa "bassänger" som bildas, fylls vatten och sedan landar flygplanet i vattnet som sprutar upp mot propellrarna.
– Vad man vill undersöka är vart vattnet tar vägen när det sprutar upp mot propellrarna, säger Kjell.
– Provet visade att vattnet gick mellan kroppen och motorgondolen och därmed träffade inget vatten direkt in i motorn och provet ansågs som lyckat.



Saab 2000-002 vid vattenprovet på Cranfield.

Jag har också varit med till Granada i Spanien där vi flugit " Hot and high tester", där temperaturen var runt +29°C mätt i skuggan, i solen låg temperaturen upp emot 40°C. ~ 70°C skillnad mot i Kiruna.

Vi jobbade utomhus på plattan hela tiden. Vi flög 3 pass per dag, så det var inget 7–4 jobb. Det var nu i september –93 jag var där, så det blev en klädsam solbränna på köpet.

Nytt världsrekord.

Nu har SAAB 2000:s världsrekord blivit godkänt. Den 28/6 fick två representanter ur SAAB 2000-besättningen motta ett diplom från KSAK (Kungliga Svenska Aeroklubben) för världsrekordet i stigning som sattes den 19 maj –93.

Saab 2000 satte världsrekord i stigning för tvåmotoriga turboprop-flygplan upp till 9 000 meter (30 000 fot), på tiden 8:00.08 och slog

därmed det gamla rekordet med ca 2 minuter, trots ogynnsamma förhållanden med varmt väder, vilket gör att motorprestandan minskar.

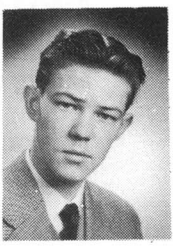
Under stigningen till 9 000 meter slog SAAB 2000, provflygplan 003, ytterligare två rekord, nämligen till 3 000 meter på 2 minuter och 26 sekunder och till 6 000 meter på 4 minuter och 46 sekunder. Flygplanet vägde 16,3 ton. Det förra rekordet innehades av det amerikanska militärflygplanet E2C på tiden 10:00.01.

Piloter var Gideon Singer och Kjell Nordström. Provledare var Ronny Carnell och mätingenjör Roland Nordvall. Som observatör under flygningen deltog Arne Nylén från KSAK som i sin tur representerade Federation Aeronautique International (FAI).
– Vi är mycket nöjda med att ha slagit rekordet. Det här stigrekordet visar vilka goda stigprestanda som SAAB 2000 har, sade Johan Öster, Projektledare SAAB 2000.

Robert Speich, ordförande i KSAK, sade vid överlämnandet av diplomet:
– Jag har anledning att å Sveriges och Saab–Scanias vägnar vara stolt över uppnådda resultat med SAAB 2000 i en internationell konkurrens.

SAAB 2000–data.

Motor	Allison GMA 2100	Effekt	2x4152 HK
Spännvidd	24,8 m		
Längd	27,0 m	Höjd	7,7 m
Max startvikt	22 000 kg		
Marschfart	670 km/h	Räckvidd	2 300 km
Max höjd	9 450 m		
Besättning	3–4	Passagerare	50–58



Med vänlig hälsning

5303 Sven "Jompa" Andersson

En vanlig utflykt.

Det var vinter och kallt och så där mycket snö som det alltid var förr, när vi skulle bege oss till Högbyn utanför Fagersta för att åka skidor.

Det var i februari 1960 det begav sig.

Vad jag vet så var det en inte alltför ovanlig företeelse en vintrig idrottsdag. Vi packade ned skidor och kälkar tillsammans med matsäck för en dag i de "Västmanländska fjällen".

Varifrån vi fick alla skidorna kommer jag inte ihåg, men bestämt var det gamla militärskidor, för dom som inte hade egna till hands.

Kälkarna var egentillverkade enligt von Köhlers förträffliga konstruktion. De var enkla i sitt utförande i aluminiumplåt med hög uppböjd framkant.



Jag kommer ihåg att de var hiskligt snabba, tack vare en mycket låg friktionskoefficient mellan aluminiumplåten och snön.

För oss som kom från södra regionerna av det avlånga Sverige, var det ganska skräckinjagande att se dessa höjder och sätta dom i samband med skidor. Vad jag mindes från mina hemtrakter om skidåkning var slätåkning på öppna fält och på sin höjd små lätta bergsknallar.

För norrlänningarna var det tvärtom, "detta kallar jag inte utförsåkning" hördes i kön med en klar norrländsk brytning.

Nåväl, skidorna räckte inte till alla, så vi fick turas om att åka skidor resp kälke. Det var imponerade att se hur våra norrländska kamrater kastade sig utför den stora backen, medan vi andra hasade oss ned i backens ytterkanter.

Jag vill minnas att det även fanns norrlänningar som tog det väldigt försiktigt, var det inte ...?

Kälkarna visade sig vara ett populärt åkdon. Farten blev hög men styrförmågan levde inte riktigt upp till de förväntningar som åkaren hade hoppats på, vilket medförde rejäla kullerbyttor i snön.

Att det bara hände en otäck incident var nog bara rena turen. Det var en elev som blev påkörd av en kälke och fick den hårda med dock uppvikta fören rakt i bröstet. Jag tror att det slutade *endast* med ömma revben.

Det var som vanligt en mycket efterlängtad lunchpaus där vi inne i en värmestuga serverades varm choklad tillsammans med den medförda matsäcken.



Det var ett mycket trött och framförallt ett blött gäng som efter denna friluftsdag satte sig i bussen för hemfärden till Västerås.



5858 Åke Tedesjö

Till minne.

Följande två artiklar är hämtade ur VLTs familjesida.

David Molin

När David Molin till vår stora sorg nu har lämnat oss vill vi något erinra om hans starka engagemang i arbetet att tillsammans med sin Signe fungera som förälder för den stora mängd 15–16–åringar som under många år har bott på Johannisbergs och Lövuddens elevhem under sin utbildning inom flygvapnet.

David var den idealiske elevhemsföreståndaren som hade förmågan att inte bara inge respekt utan också med glimten i ögat vara en god och förstående "ersättningspappa". Då David och Signe tillsammans med sina flickor också hade sin bostad inom elevhemmet skapades en trivsam och hemliknande atmosfär som många med tacksamhet ser tillbaka på.

David deltog med stort intresse i kamratföreningens arbete och för sina insatser blev han hedersordförande i föreningen. Han var också en av medförfattarna i den under 1990 utgivna dokumentationen i bokform inför skolans 50–årsjubileum.

Vi är många, många i vårt land som tillsammans med Signe och övriga familjen deltager i sorgen, och vi är skyldiga David ett varmt tack.

För FVV:s kamratförening,

ARNE YNGVESON

4220 Arne Yngvesson var kamratföreningens första ordföranden.

David Molin. *David Molin, Hammarbacksvägen 5 B, Västerås, har avlidit 84 år gammal. David Molin var född och uppväxt i Eskilstuna, yngst i en syskonskara om sex barn. Efter undervisning i Eskilstuna, påbyggd med utbildning vid KFUM:s sekreterarinstitut i Stockholm 1929–30, arbetade han inom KFUM, bland annat i Fagersta, Köping, Sala, Göteborg och Gävle.*

David Molin kom till Västerås 1949. Han blev då föreståndare vid elevhemmen på Lövudden och Johannisberg. KFUM hade att ansvara för bostad, utspisning och fritidssysselsättning för eleverna vid Flygförvaltningens verkstadsskola. David Molin arbetade här till sin pensionering.

Förutom medlemsskapet i KFUM i Västerås var han med i Tunafors–karlarnas klubb i Eskilstuna. Han var också hedersordförande i styrelsen för Flygförvaltningens verkstadskolas kamratförening.

Närmaste anhöriga är makan Signe och döttrarna Eva med make Jan, Maria, Kristina med make Christer, Margareta med make Michael och Gertrud med make Hans samt barnbarnen.

Föreningsfakta.

Detta Propellerblad har gått ut till 818 adresser (824 1992).
523 medlemmar har betalat för 1993 (547 1992).
Efter påminnelse har 572 medlemmar betalat medlemsavgiften för 1992 (551 1991). Till detta kommer 39 st ständiga medlemmar. De elever som glömt får även detta år en påminnelse på inbetalningskortet. Fd lärare och elevhemspersonal påminns ej men får naturligtvis gärna betala i alla fall. Lägg inte inbetalningskortet åt sidan!

5746 Rolf Olsson

IN MEMORIAM.

Sedan föregående Propellerblad har det kommit till styrelsens kännedom att följande medlemmar har avlidit.

6240	Lennart Malmsten	1/7	1990
4617	Olov Nilsson	28/8	1990
Läraren	Olof Käck	28/11	1991
6030	Bengt Jonsson	27/3	1992
5529	Agne Sörblom	13/9	1992
Elevhems–föreståndaren	David Molin	2/3	1993
4714	Sten Palmborg	5/3	1993
4114	Folke Svarvare	18/4	1993
4816	Lennart Lundin		1993

Samt Elevhemsföreståndarinnan på Fredsgatan i Luleå
Maria (Maja) Ljungstrand 11/2 1993

Frid över deras minne.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Nytt år och nya föresatser !	Styrelsen
Sid 2	Elevhemsverksamheten.	Ur KFUK-KFUM
Sid 6	Året var 1949.	4929 Kalle Gardh
Sid 12	Det stora slagsmålet	6337 Tore Lundberg
Sid 14	Annons.	
Sid 15	En hälsning från norr.	4219 Gunnar Wikström
Sid 16	Jubileumsträff 1994.	
Sid 17	Kontaktombud.	
Sid 18	En båtfärd till ny termin.	5647 Ingemar Nilsson
Sid 23	En annan episod som	6337 Tore Lundberg
Sid 24	Avveckling av arbetsplatser.	4912 Kjell Karlsson
Sid 25	En bildklurighet.	Okänd
Sid 26	Verkstadstjänst i miniformat.	Ur TIFF
Sid 30	Andra sabotage och busstreck.....	6337 Tore Lundberg
Sid 31	Titta vi flyger !	5303 Sven Andersson
Sid 36	En vanlig utflykt.	5858 Åke Tedesjö
Sid 38	Till minne.	Ur VLT
Sid 39	Föreningsfakta.	5746 Rolf Olsson
Sid 40	IN MEMORIAM.	



Hotell Arkad

Välkommen till hotell Arkad.
*Vi har **37 rum** fördelade*
*på **enkelrum, dubbelrum***
*och **lägenheter.***

- *Frukostbuffé*
- *Relaxavdelning med bastu,*
biljard solarium och dart
- *Fri parkering*

Östermalmsgatan 25,
722 14 VÄSTERÅS
Tel: 021-12 04 80

ARBOGA OFFSET