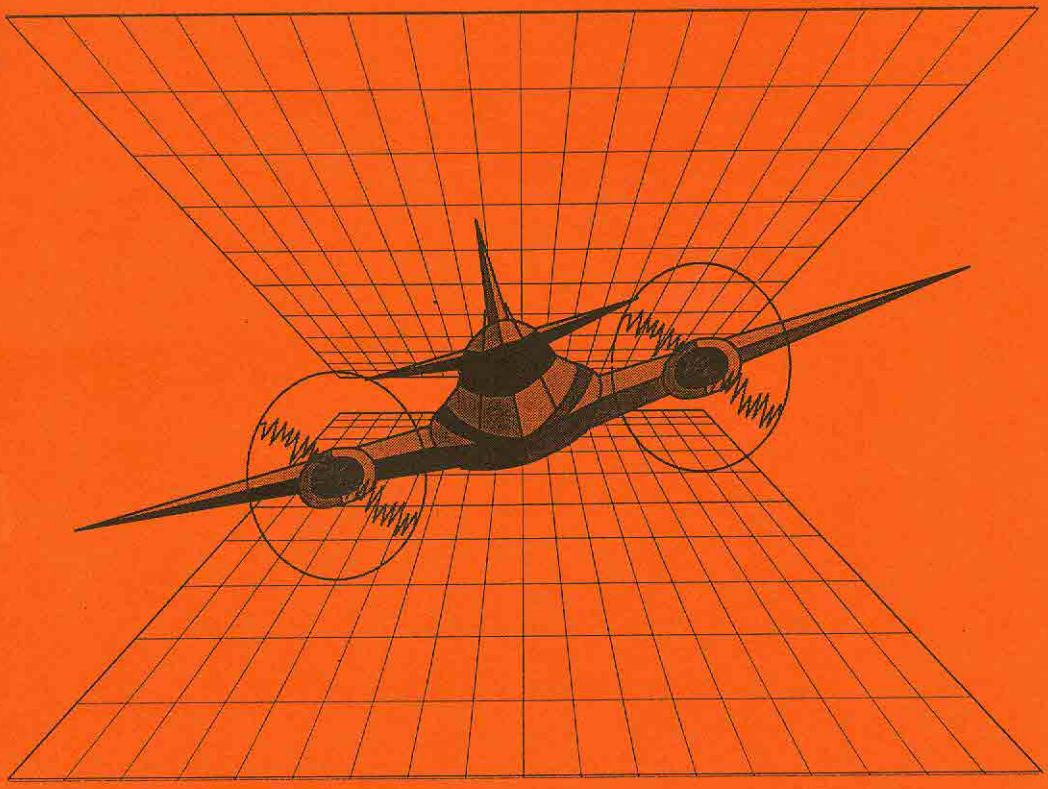
PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening
Nr 57 Årgång 46



1995

PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:
Leif Larsson

I redaktionen ingår:
Styrelsen

Föreningens styrelse:

* Ordförande: 6336
  Leif Larsson, Kaserngatan 5, 723 47 Västerås, 021 - 18 33 47
* 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
* Ledamot:
  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

1996 års medlemsavgift är 50:- (Femtio kronor)
Postgiro 34 02 04 - 7
Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening

Nästan jul och snart 1996!

Jaha, så var det dags igen för jubileumsträff och årsmöte!.....
Nej, skämt åsido, något jubileumsmotiv har vi inte kommit på.
Däremot har säkert en del av Er eller några klasser anledningar till jubileum.

Vi tänkte ta ett annorlunda grepp för årets kamratträff och årsmöte. Nämligen, att den kommer gå av stapeln i LINKÖPING den 1 och 2 juni 1996. Detta eftersom önskemålet framförts och det faktiskt finns ett 60-tal FFVare i Linköping med omnejd.
Det om något borde borga för en välbesökt träff. Dessutom kan det väl vara kul med lite omväxling! Mer om detta längre fram i tidningen.

Hoppas vi inte förstört för mycket för er som tänkt er till Västerås 1996.
Väl mött i Linköping!

En God Jul och ett Gott Nytt År!

Styrelsen



Erik



Jan Bengt Åke Karl Leif Ingrid Rolf

En pensionärs resumé

Som nyblivna pensionärer tror jag alla sätter sig och gör någon slags summering av sina aktiva år. Det är ett mycket stort steg att bli pensionär, kanske det största i vårt liv vad gäller påverkan av livsrytmen. Är man kry och vital och med livslusten kvar kan man ju hoppas på många trevliga år framöver också.

För egen del har mina år vid FFV:s skola alltid varit ett mycket trevligt minne av en härlig tid i ett enormt kamratskap, och alla kompisar med samma intressen och samma dåliga ekonomi. Jag tog så småningom en examen på tekniskt gymnasium, men är betydligt stoltare över min FFV-examen. Ingenjörsringen åkte av för gott efter några år men FFV-nålen har jag ännu på finkostymen.

Ett stort intresse för min del har varit och är att resa, och därför vill jag här återge några episoder som alla har skett i samband med resor. En del äventyrlighet, spontanitet och ibland dåligt omdöme ingår i bilden. De flesta resorna, cirka 300 gånger utomlands, har skett i mitt jobb som system support på Datasaab, Ericsson och Nokia.



Mina första tjänsteresor var väl annars skolresorna på FFV. Vi cyklade midsommarveckan 1948 till Leksand med studiebesök på diverse indu-strier i Dalarna. Några lärare åkte med och servade oss med mat och tält. Året efter gick motsvarande resa till Linköping via Arboga , Motala mm. En unik skolresa och ett roligt minne för alla, men speciellt för mig, som träffade min blivande fru på midsommarafton i Solmark, Vikingstad.

1966 jobbade jag som Datasaabs "resident representativ" vid Honeywell i Florida. De utvecklade ett minne till den första flygburna datorn i Sverige (och nästan i världen) till CK37 Viggen. Det unika med detta kärnminne var Biaxtekniken, dvs man sydde minnet med fyrkantiga kärnor. Tekniken blev snabbt föråldrad och finns ej i Viggens nuvarande CK37, men jag fick ett mycket spännande år i USA. Eftersom jag bodde i USA fick jag många uppdrag vid sidan om, som innebar resor runt hela landet. Till exempel en resa till Los Angeles för att miljöprova minnes-stackar (nu koincidensminne). Efter en halv dag gick minnet sönder. Omkonstruktionen tog en vecka, som jag fick order att invänta i LA. Tog tillfället i akt att bilturista med lön och traktamente runt Las Vegas, Grand Canyon och Arizona. Nästa prov med minnet gick lika dåligt. Ny turistvecka, men nu till Nationalparkerna norrut, bl a Sequoia och Kings Canyon. Tredje försöket gick nästan lika illa, så den veckan blev det Mexiko. Fjärde försöket gick bra och jag kunde åka hem till familjen i Sankt Petersburg, Florida.

Vid ett tillfälle en natt på Honeywell när vi höll på med Flygvärdighets-prov höll en annan grupp bredvid oss på med motsvarande prov på en gyroplattform till en av de då aktuella obemannade månlandarna. Efter godkända tester fick även jag skriva en liten signatur på ett rivsigill till den plattformen, varför jag ännu tror mig ha min signatur på månen.

Efter några år som testprogrammerare av CK37 samt som chef för Datasaabs prototyplabb blev jag 1975 reslysten på riktigt och flyttade till "System Support", som är företagets interface mellan sina konstruktörer och dotterbolag. Daglig telefonkontakt med hela världen och alltid res-färdig.

City Bank i New York hade köpt vårt banksystem, och 1977 var vi ett litet gäng som åkte över för att installera och assistera. Mitt ansvar föll främst på att sätta upp 2 stycken datorer för kompileringar. Lokalen låg i City Banks skyskrapa, 100 meter från börsen i New York. Datorrummet var kanske 10 kvadratmeter på 26 våningen. Bara att få

in systemet i huset var ett jobb. Man måste boka hiss och en parkeringsplats för en lastbil flera dagar i förväg. I rummet fanns redan tidigare ett par mindre datorer så det skulle bli trångt, det förstod jag. Skivminnena (Ampex, c:a 80 kg) var amerikanska, direktlevererade från fabriken, men med europeisk standard. Det går inte att köra ett skivminne för 50 Hz med 60 Hz. Det går inte heller att bygga om dem, så nya skivminnen måste beställas. Emergency-order tog 6 veckor och det tålde inte projektet. Vad var att göra? Jag fick hjälp att ringa runt till olika firmor och hyra in en tongenerator, 2 rörbestyckade enorma orkesterförstärkare och 2 transformatorer på c:a 30 kg styck. Med parallellkopplade utgångar på transformatorerna fick jag ett elsystem på 50 Hz som klarade av att driva skivorna om man startade en i taget. Under starten med perfekt fyrkantsvåg!

Men nu började det bli varmt i det lilla rummet. Uppåt 45 grader och datorerna började att säga ifrån. Men det var väl bara att skaffa ytterligare ett luftkonditioneringsaggregat. Inga problem, ett aggregat anskaffades. Men nu var strömmen slut. Automatsäkringarna poppade upp ideligen och alla grupperna dessutom. Det slutade med att jag fick hjälpa skyskrapans elingenjör nästa dag att dra en ny stigare från källaren upp till 26 våningen.

Systemet gick faktiskt på detta sätt i sex veckor.

Ett roligt minne från samma tidsperiod har jag från en Hannovermässa. Det var så att Datasaab hade hyrt in de även i Tyskland kända och populära fotbollsspelarna Benny Wendt och Ronnie Hellström att jobba i vår monter en dag. Det var en fredag och sedan skulle de spela match på lördagen i Bremen. En kollega och jag fick ett par fribiljetter till matchen och åkte dit. Fina platser på hedersläktaren. Mycket folk. Någon minut efter det spelet börjat ropas det i högtalarna, på tyska. "Finns herrarna Ekelund och Nordström från Hannovermässan här? De måste genast kontakta speakerboxen för ljuset på Mässan har slocknat". Nordström och jag ser på varandra som stora frågetecken, men går till boxen och ringer. Det där med ljuset, förklarar man, sa vi bara för att de skulle ropa på er. Men en besvärlig dator i Güntzburg

har stannat och du måste flyga dit genast efter matchen. Åter på läktaren hade vi jobb att förklara för våra bänkgrannar att ljuset på mässan fick vänta till efter matchen.

I Saudi har jag haft ansvaret för datorer både hos Ericsson och ABV Rock Group, med många besök där och en mängd minnen.

ABV Rock Group hade fått ett kontrakt på över 30 milliarder kronor för att bygga bergrum i Saudi, men Kung Fadh ville ha svenska regeringens godkännande för krediter till en så stor affär. Några ABV-direktörer fick tid hos UD, där de fick vänta länge i väntrummet. Många gick före. Väl inne hos UD, arga för förseningen, fick de både förklaring och ursäkt. UD hade trott att det gällde en rockgrupp som ville till Saudi och spela!

Så småningom fick en kurir hämta ett dokument, underskrivet av Olof Palme. När jag kom till jobbet på ABV den dagen dokumentet skulle överlämnas till kungen var det kaos. Palme hade mördats och dokumentet var ogiltigt. Då fick jag klart för mig att respekten för kung Fadh är enorm. Ett telex från Ingvar Carlsson löste ABV:s bekymmer

Kungen skulle på kameltävling en dag och åka förbi ABV:s kontor på Riyads största gata som heter "60-metersgatan". Ett par timmar innan tömdes gatan på bilar och militärer ställde upp med 10 meters lucka på båda sidorna. Ett rejält åskväder bröt ut efter ett tag och plötsligt smällde blixt och dunder till samtidigt, våldsamt. Samtliga soldater utom en för-svann med en start som skulle fått Carl Louis att häpna. Den tappre en-slingen såg sig förtvivlad om, sen sprang han också. Det blev den dagens samtalsämne på kafferasten.

En dag var det offentlig avrättning utanför en moské. Tre stycken knark-langare halshöggs och några kollegor som såg på döpte genast om platsen till Nacka Torg.

Vid en hemresa från Saudi stannade jag 3 dagar som turist i Kairo. Som vanligt med många kollin datordelar i bagaget Före inpassering i

tullen deponerade jag alltså 5 lådor i ett förråd, mot kvitto. Allt under kontroll.
Dagarna som turist gick fort men pengarna tröt Eurocard gick bara på hotellet och bankerna ville inte växla svenska pengar. Det blev snål-budget sista dagen. På fredagsmorgonen (deras Söndag) prutade jag ner taxin till flygplatsen till vad jag hade kvar, med marginal för deponer-ingsavgiften. Ute på flygplatsens terminal visade det sig att mitt flyg gick från en annan terminal, ett par km bort. Jag fick faktiskt en taxi att köra mig den biten gratis. Nu visade det sig att min biljett som jag fått av ABV i Riyad, utskriven på arabiska, ej var OK:ad. Med andra ord, planet var fullt och jag var ej inbokad. Det blev att ställa sig i kön för eventu-ella avbokningar och den var redan lång. Vänthallen fullständigt kryllade av folk med enorma packningar. Med mina datadelar i andra änden av flygfältet och utdelning av överblivna stolar 30 min före avgång förstod jag det omöjliga i min situation, och det lyckades jag övertyga en officer om. Han gav mig en stol och gav en ung grabb order att ta hand om mig och mitt bagage. Knappt 1 timme till avgång. Grabben ledde mig först förbi en jättekö till en passkontroll och ut på plattan och in i en flyg-platsbuss. En våldsam dispyt uppstod mellan grabben och chauffören, och vi åkte av bussen. Nästa försök blev en liten Fiat 600 utan baksäte, så jag fick ta grabben i knät till den andra terminalen. Där var det nästan tomt på folk och godsutlämningen tom, men min grabb fixade folk. Fick nu ett kvitto som skulle betalas en bra bit bort, innan vi fick ut mina fem kollin. Ute på plattan igen såg vi vår Fiat 200 meter bort, men chauffören såg inte oss, han hade somnat! Min lille grabb sprang efter bilen igen, och den var inte stor nog för allt bagaget. Grabben växte i mina ögon till en gud när han ställde sig själv på bakre kofångaren med 2 kollin på taket. Tillbaka vid vår terminal såg jag att det var full verksamhet vid mitt plan så vi körde dit med väskorna. Det var nu 5 min till avgång och jag sa att jag hade 2 kollin till inne på terminalen och som måste med Håll bara planet! In i terminalen för att väga och "tagga" bagaget men jag hade ju ännu inget bordingpass, så det tog tid. En man nekade ge mig tillräckligt med "taggar" så jag satte på de jag fick, tog bilen ut med

dem till planet, som nu stod med motorerna igång sen 20 min En av piloterna kom ut och frågade vad det var fråga om. Tillbaka inne i hallen fick jag inte "tagga" mina sista 2 väskor, så jag blev lite väl högljudd med påföljd att en officer kom och tog mitt pass. Fick dock "taggar" så att min lille vän kunde ta ut mig till planet, men utan pass. Nu 45 min försenat, så kapten kom ut igen på plattan och frågade mig hur lång tid det skulle ta. Skulle kanske tanka om planet? Inne hos passpolisen igen fick jag beskedet att åka ut och sätta mig i planet, utan pass. "Vi kommer ut med det". Efter ytterligare 15 min kommer en polis in i planet och ropar fram mig för att överlämna passet inför alla passagerarna. Tala om att känna sig liten. Vid det här laget var jag rejält uppskakad men bredvid mig satt en grekisk diplomat som sade till mig att ta det lugnt. "Så här är det ofta i Afrika". Min fantastiske lilla egyptiska grabb fick en svensk 100-lapp i dricks, och jag hoppas han kunde växla den. Jag kunde ju inte.

Till slut lite skryt om fint ressällskap. Vid en hemresa från Paris en fredag eftermiddag stod jag också vid SAS-disken på Charles De Gaulle och väntade förhoppningsfullt på ett återbud i ett fullspikat plan. 15 minuter före avgång fick jag en stol så jag kunde checka in. Blev nog en aning undrande då en röd matta låg utrullad för mig och en orkester spelade utanför planet. Omedelbart (nåja, nästan) efter mig kom vårt svenska kungapar ombord. Jag hade faktiskt ingen aning om att de skulle med planet. Jag har flugit med Palme också en gång, med Austrian Airlines sent en kväll. Besättningen visste inte att det var Sveriges stats-minister förrän jag berättade för en flygvärdinna. Efter landningen i Wien kom hon och tackade för upplysningen.

4706 Göran Ekelund

Efterlysning !

Tyvärr saknar vi bild på 4706 Göran Ekelund i vårt arkiv.

Johannisbergsskolan



Vad händer med vår gamla skola idag? Med den frågan i ryggen beslöt jag mej för att fråga den nuvarande ägaren, Västerås kommun, om detta.
Stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret blev mina mål.

En framtida stadsplan för hela Johannisbergsområdet finns, men någon tidplan är ännu inte gjord. Om den kommer att sätts i verket är helt och hållet upp till den fortsatta expansionen av Västerås.
Stadsplanerarna säger att Johannisbergsplanen ligger långt framme om det skulle bli ett större behov av nya bostäder.
Det finns emellertid vissa svårigheter att först lösa. Hamnen och värmekraftverket som gränsar till Johannisbergs herrgård kan komma att behöva expansionssytor i framtiden. Det är inte heller så enkelt att flytta flygfältet, men man räknar med att hitta nya ytor för detta.

Vad kommer att göras på Johannisbergsområdet? En mälarnära trädgårdsstad är arbetsnamnet. Dvs ett grönskande bostadsområde med en naturlig gemensamhet med Lövudden och Johannisbergsbadet.
I söder gränsar Johannisbergsområdet mot Barkarö där det sedan slutet på 60-talet har funnits en viss nybebyggelse av villor och radhus. Där

kommer det i första hand att byggas bostäder ut mot Johannisberg. En 18-håls golfbana har anlagts sedan några år tillbaka mellan Barkarö och flygfältet, som ytterligare understryker den "gröna linjen" inom detta område.
Bebyggelsen kommer alltså att starta från Barkarö mot flygfältet, vilket betyder att flygfältet inte nödvändigtvis försvinner i första etappen.
Dessa planer kan sättas i verket inom 2-3 år om Västerås växer. Nu är det väl långt ifrån säkert att det blir så. Om den väntade lågkonjunkturen kommer 1997 eller något senare lär inte en industriort som Västerås behöva fler bostäder.

Vad används Johannisbergsskolan till idag? För att få veta det ringde jag kommunens fastighetsförvaltare.
Byggnaden har svårt att konkurrera som industrifastighet, dels beroende på dess ålder och utrustning och dels på att det fortfarande är ett stort överskott från det glada 80-talets mer eller mindre vansinniga bygg-nation.
Därför vilar den i lugn och ro med ett mycket begränsat underhåll enligt kommungubbarna.
Några hyresgäster finns. Landstinget hyr kontorsdelen plus några andra ytor för en handikappverksamhet av typen arbetsrehabilitering, av såväl utomhus som inomhus verksamhet.
Den stora öppna delen används som båtuppställningsplats. Jag misstänker att det är kommunens "pampar" som själva använder den till sina "lustjakter". Den sista meningen är min egen gissning och är inget som jag har belägg för.
Som ni vet finns det också en annan hangarbyggnad nedanför skolan, som CVV tidigare använde. Den är uthyrd till en motorklubb som bygger, vad jag förstår, fordon för drag-racing. Johannisbergsfältet används varje år till denna typ av tävling.

Båda lokalerna är korttidsuthyrda, vilket innebär att kommunen kan säga upp kontraktet med kort varsel för att kunna verkställa sina byggnads-planer. Underhållet är begränsat, man ser bara till att det inte förfaller. Jag frågade om vi kunde få möjlighet att besöka lokalen i samband med en kamratträff. Svaret jag fick var att som läget är nu så är det inga pro-blem och vi var välkomna men en förfrågan när det är aktuellt.

Vi i styrelsen har väl funderat på att hyra någon del för FFVKs verksamhet, men finner det inte meningsfullt med den osäkra framtid som vår gamla skollokal har.



5858 Åke Tedesjö



Jämtlandsträff 1995

Tisdagen den 13:e juni samlades några av oss FFVare här i mellannorrland, ute på F4 för vår årliga träff.
Årets träff arrangerades av 6456 Clas-Göran Eidet (f d Persson) samt 6247 Börje Persson som arbetar på Bastele F4.
Det var den 9:e gången som vi hade vår årliga sammankomst häruppe. Olika platser har vi hunnit besöka och vi är ungefär samma personer som möter upp varje år. Ca 15-20 st. Enligt mina anteckningar ser det ut så här.

1987	Tekniska enheten (sexan)	Hos Modig, Novén, Björk, Genstrand, Lindström m fl.
1988	Brattåsen Telev.Radio	Hos Bengt Håkansson
1989	Ericsson Telecom	Hos Underteckn Mowerare, Nilsson
1990	Onkel Adam	Ett av Östersunds vattenhål, som serverar pilsner mm.
1991	Televerket (nu Telia)	Hos Göran Olsson
1992	Flygsimulatorn F4	Hos Ture Andersson Uffe Hansson
1993	Miloverkstaden Ös	Hos Göran Henriksson
1994	Ericsson Telecom	Se ovan, nu även Per-Lennart Andersson, tidigare F4
1995	Bastele F4	Se inledningen

Årets möte genomfördes i ett för Jämtlands klimat mycket ovanligt väder! Kav lugnt, klarblå himmel och en dräglig försommartemperatur.

Alla som besökt F4 på Frösön kan intyga att där kan det minsann blåsa utav.....
Men inte den här kvällen.

Vi fick titta på trafikledartornet från djupa källarvalven nästan upp till himlen. Där studerade vi allt från radiostativ, till hur trafikledaren plockade ner en MD-80 tillhörande SAS.
Allt kunde ses visuellt och på skärm. Det enda vi inte kunde studera var olika molnformationer. Där fanns inga! Men meteorologen hade planscher...
Efter den obligatoriska pratstunden vid macka och kaffe, avslutades kvällen i Novéns hangar för 37:or.

I år hade vi nämligen besök från Sundsvallsområdet! 5816 Mats Eriksson från Sundsvall/Stöde hade nämligen mött upp hos oss för första gången!!
Han hade knappt sett ett flygplan sedan Thulins dagar, så vi fick naturligtvis följa honom för att beskåda en 37:a på nära håll.

Nästa år hoppas vi att flera från den regionen möter upp. Samåk!
(Skynda er innan flottiljerna försvinner).
Innan vi skildes uppstod samma problem som alla tidigare år.
Var möts vi nästa år?
6148 Morgan Nöjdberg är lika omutlig varje år. Stenhård.
Inte får vi komma till hans arbetsplats!! "Ingenting att titta på" är hans ständiga argument om TELUB *)
Men vi ger oss nog inte.....

När vi åkte upp för Stocketitt-backen fanns ett rött klot i backspegeln.
Det var solen som gick ner bakom offerdalsfjällen!
Klockan visade 23.05! Hur fort försvinner inte en sådan fantastisk försommarkväll.

Trevligt sällskap, intressanta saker att titta på, glada minnen.
Hälsningar

5732 Kjell Landgren



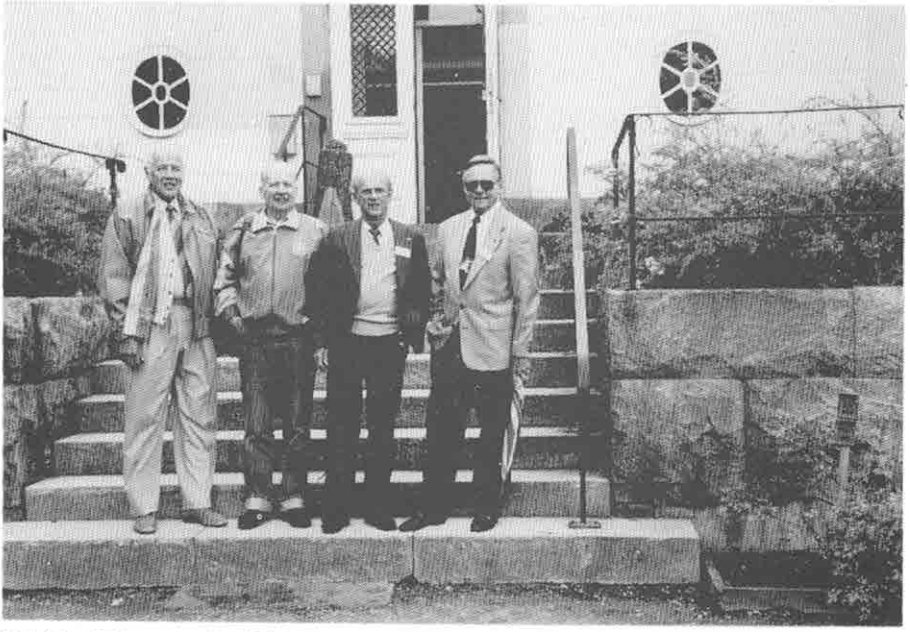
**) Delar av gamla centrala verkstan i Västerås och Arboga flyttades för länge sedan till Östersund (bredvid Ericsson). Sedan flyttades det till ny plats i egna hus. Har bytt namn hit och dit. Heter visst TELUB nu eller är det Celsius??? Snart har alla bytt namn. Det duger inte att heta Televerket, Sexan eller LM.*
Fint ska det vara.....



Till Årskurs 1946

Här sänder vi en hälsning från årets kamratträff.

Vi - är dom som står här på fotot och förskönar bilden av "det gamla slottet invid Mälarstrand", fyra väl bibehållna 46:or.



4601 Åke "Slampen" 4620 Ebbe ? 4606 Curt "Gotland" 4609 Bengt-Olov "Kina"

Det blev ett intressant återseende och ett klart nostalgiskt möte vilket numera är ett naturligt inslag i tillvaron.

När vi stötte på varann, slogs man av känslan, honom känner jag igen. Efter några sekunder började minnet fungera och man började känna igen sin ungdomskamrat.

Efter någon timmes "Minns Du när" samtal så var det samma grabb man kände på 40-talet - men i äldre förpackning. Detta trots att tillvaron farit olika fram med oss och påverkat oss i olika riktningar.

Men som nån annan sa; träffar man "sina bröder" känner man igen sig.

Det blev många historier från FFV och Johannisberg.

När vi pratade om Dej tyckte vi det var synd att Du inte var med oss och kunde försvara Dej. Säkert hade Du också något festligt minne som vi gick miste om.

Den här träffen var kamratföreningens 50-årsjubileum medan skolan firade sitt 52:a år.

Vid nästa träff som blir 1996 kan vi 46:or fira 50-årsjubileum av vårt inträde på FFV.

Därför bestämde vi oss för det här brevet och budskapet till just våran klass för att redan nu väcka intresset för en klassträff 1996.

Vi tror att ett program kan se ut så här

* Vi bor på ett gemensamt hotell
* Lördagslunch med "bara grabbarna" i klassen
* Festmiddag med övriga FFV-are och eventuella partners Lördag kväll
* Söndagsforum på Lövudden
* Besök Johannisberg, skolan mm

Är Du intresserad, har Du någon annan idé hör gärna av Dej till någon av oss.

PS. Vi har en efterlysning, vet någon någonting om "Roten" 107:an, i så fall meddela oss. DS.

4609 Bengt-Olov Jonsson



J29F gul Rudolf flyger igen

I början på 1992 fick F10 Kamratförening en idé att eventuellt restaurera en J29, flygande tunna. På Flygvapenmuseét i Linköping stod en J29F som hade varit i tjänst på F10 i Ängelholm mellan 1957-1964, som var intressant. 5804 Jörgen Andersson och jag som är gamla 29-mekar fick äran att åka och besiktiga planet, för att se om det var möjligt att få det i flygbart skick.

Efter några timmars koll var vi på det klara med att detta var en pärla. Planet var ställt och konserverat 1968. Ingenting var lånat eller borta, dessutom var det fulltankat, vilket betydde att bränsletankarna var hela. Så heder åt Flygmuseét. Någon månad senare åkte vi till Flygmuseét igen och monterade ner planet för transport till en lokal i Ängelholm, som ägs av kommunen.
Där påbörjade vi tillsammans en så kallad förstärkt H-tillsyn, där alla apparater monterades ner och blev tillsedda på F10 Flottiljverkstad. (Pensionärerna jobbade en halv dag i veckan).

All litteratur om Tunnan hämtade vi också på Flygmuseét, likaså alla handlingar om planet. Allt fanns kvar där från när det blev levererat från SAAB 1955, plus en hel del reservdelar som vi fick byta ut.
I april 1995 transporterades Tunnan ut till F10 Flottiljverkstad där vi tillsammans med pensionärerna monterade ihop planet. Kontrollkörde hydraul-, luft- och elsystem. Tankade och kalibrerade bränslesystemet. Tilläggas bör att alla gummidetaljer byttes ut förutom bränsletankarna som höll tätt. Huven fick vi byta eftersom den ej var bra, med lite kontakter spårades en ny som fanns i Västerås.
Nya däck sponsrades av Resmat i Arboga. Krutet till stol och huv har SAAB hjälpt oss med. Fallskärm och vissa detaljer har F16M lånat ut till oss på så kallat långlån.
Flygradion var omodern, därför har en FR21 blivit inmonterad. Likaså har vi på grund av luftfartsbestämmelserna monterat in transponder. Motorn åtog sig VAS i Arboga att hjälpa oss med. De har bytt ut allt gummimateriel och gjort tillsyn på apparaterna så att det finns ca 70 tim att ta ut till nästa tillsyn som vi själva bör klara ut. Natten före

midsommarafton hämtade Jörgen motorn på VAS, som hade blivit starkt försenad på grund av leveranssvårigheter av några slangar från USA.

Monteringen av motorn i planet gick bra, och några dagar senare kom det spännande ögonblicket när vi tillsammans med 1 Piloten Överstelöjtnant Rolf Rimsby, brandbilar, åskådare och TV-kameror gjorde första motorstarten på 27 år.
Allt fungerade perfekt, endast en liten bränsleläcka förekom som åtgärdades lätt. Inreglering av motor och EBK några dagar senare, med nattliga läsningar, diskussioner och justeringar, så var även denna etapp genomförd till belåtenhet.

Nu kom nästa spännande fas på programmet. Med Rolf Rimsby i sitsen påbörjades taxning, pådrag och bromsning, som gick alldeles utmärkt första dagen. Nästa taxningsövning var fredagen den 7/7 och gick också bra i början, men några fotografer ville ha flera bilder, så det blev sam-manlagt 8 pådrag med ganska kraftiga inbromsningar.
Sista repan blev lite för häftig, bromsarna brann och blev förstörda, det var fredag eftermiddag, vi hade planerat premiärflygningen till tisdagen den 11/7, så det såg lite mörkt ut. Men ett telefonsamtal till Flygmuseét löste problemet.
Där fanns bromsar som jag hämtade och på måndagen var Gul Rudolf klar för premiärflygningen.
Så var det dags.
B-service och klargöring enligt konstens alla regler gjordes. Med Rolf Rimsby vid spaken rullar Gul Rudolf ut till start med 2 SK60 som följeplan och helikopter i luften.
Vi som hade mekat, åskådare och fotografer följde med pirr i magen, en helt perfekt start. Flygpasset varade ca 40 min, landade lika elegant. Tummen upp under applåder.
Detta var någonting som kändes skönt efter så mycket jobb. Nästa pass flögs på eftermiddagen med pressvisning, och gick lika fint. Därefter tog Jörgen och jag en veckas semester. F10 flygdag skulle vara lördagen 5/8. Måndagen 31/7 på morgonen ringer Rimsby och säger:

-Fan, jag cyklat omkull, knäckt två revben och slagit av nyckelbenet. Jag kan inte flyga på lördag. Detta var den svartaste dagen på hela -95, och vi som hade jobbat så för flygdagen. Någon timme senare ringer han igen och säger andrepilotens certifikat är klar i morgon.
På tisdag förmiddag ringer Rimsby igen och säger att andrepiloten inte blev godkänd av luftfartsverket. Ännu svartare. En timme senare ringer han åter och hörs lite gladare när han säger att han har ordnat en pilot som heter Major Bertil Gerhard från F5 i Ljungbyhed med över 20000 flygtimmar i luften (300 på J29) med godkänt certifikat, och som är villig att ställa upp.

Men tiden var knapp, endast 3 dagar kvar till flygdagen. På tisdagen kom Gerhard och läste in sig på 29-an, och på torsdagsförmiddagen taxade han, flög på eftermiddagen 2 pass och 3 pass på fredagen. Och när det blev lördag gjorde han en elegant uppvisning under en molnfri himmel med 4000 personer som åskådare.



Den 28-29 september åkte vi till Malmen och museét och visade Tunnan. Därefter över till SAAB som hade Roll Out på JAS 39B. Med Tunnan, Lansen, Draken, SK 50, Viggen och JAS 39 defilerade alla över SAAB-fältet och avslutade med enskild uppvisning.
Hittills har Tunnan gått 24 pass utan anmärkning, så vi hoppas kunna

få visa den på flygdagar och dylikt i framtiden. Det har varit fantastiskt roligt och spännande att få hålla på med, hoppas även fortsättningen blir likadan.

Och med detta, Ha Det Bra!



5739 Sune Magnusson



Ett brev från Ingrid

Min tid på Lövudden är till ända. Jag arbetar inte längre på Lövudden. En ny chef anställdes i slutet av mars och efter ett antal dagar blev det plötsligt omorganisation. Min tjänst som husmor upphörde hastigt. Snabbt var jag utan arbete helt ofrivilligt, efter många, många års tjänst på Lövudden. Jag fick lämna min tjänst med omedelbar verkan utan att ha gjort några fel.

Eftersom jag känner mig orättvist behandlad vill jag i fortsättningen inte ha några åtagande för KFUK-KFUM eller Lövudden.
Jag tycker det är synd att behöva avgå ur FFVKs styrelse där jag trivs väldigt bra. Tillsammans med dessa FFV-killar har det varit en härlig tid. De har bland annat berättat om sin tid på elevhemmet och på skolan, som naturligtvis var både på gott och ont.

När jag nu till sist slutar mina rader vill jag önska er alla en God Jul och ett Gott Nytt År.



Fd husmor på Lövudden
Ingrid Petersson



Modellbilracing i Ryssland

Jag vet inte om ni FFVare efter årskurs -49 kommer ihåg modellbil-banan som låg vid Andelsslakteriet nere vid hamnen i Västerås. Banan byggdes 1950 och klubben hette Humlan och där undertecknad var intresserad medlem och bl a var med och byggde banan.

Vad är då modellracersport?

Jag citerar här från en liten broschyr som Svenska Modell Racerunionen (SMRU) gav ut under 70-talet för att värva nya medlemmar.

"Modellracertävlingar är som alla andra bilracertävlingar. Den snabbaste bilen vinner. Modellracerbilarna är i stort sett en modell av en riktig racerbil och utrustad med en förbränningsmotor. Bilarna indelas i fyra klasser 1.5, 2.5, 5 och 10 cc samt en femte nybörjarklass 3.5 cc.

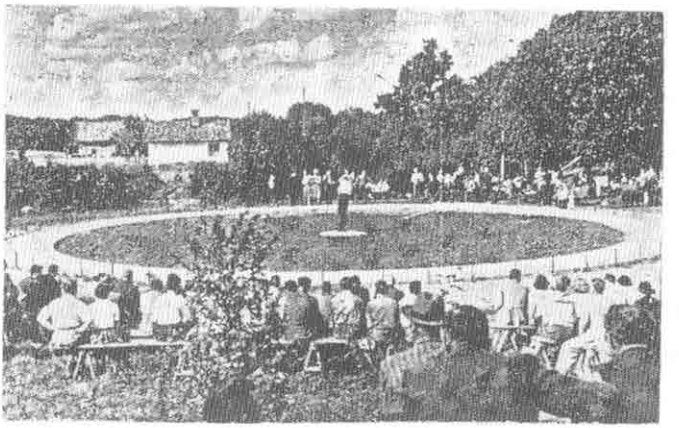
Vid körning hakas bilen fast vid en centrumpåle med en lina av piano-tråd. Som bana används en knappt meterbred cirkel av betong med 10-12 meters radie. Bilen sträcker linan utav centrifugalkraften som uppgår till ca 30-40 ggr bilens vikt.

Bilen startas med en startpinne med vilken föraren skjuter på sin bil tills motorn startar och bilen accelererar. Motorerna som idag är försedda med sk avstämd pipa (avgasrör) kommer plötsligt upp i toppvarv när bränsleinställning, mekanik och temperatur stämmer överens och bilen rusar upp till farter på ca 250 km/tim.

Det är då föraren begär tidtagning på sin bil. Under bilens gång runt tävlingsträckan, (8 varv = 500 m) tas tid med en elektronisk utrustning, vilken anger tid så exakt som tusendelar av en sekund. Tiden omvandlas sedan till fart varvid man får fram den verkliga kilometerhastigheten per timma. Trots att det rör sig om modeller av riktiga racerbilar ligger hastigheten inte långt efter. Världsrekordet för den minsta klassen 1.5 cc är idag 185 km/tim och i den största klassen 10 cc, 251 km/tim.

Det finns idag 5 banor i Sverige för denna sport. Göteborg, Örebro, Västerås, Stockholm och Gävle". Slut citat.

Idag 1995 bara tre banor. Västeråsbanan och banan i Stockholm är för länge sedan rivna.



I en lummig glänta nära Andelsslakteriet i Västerås, ligger modellracerklubben Humlornas nya betongbana.

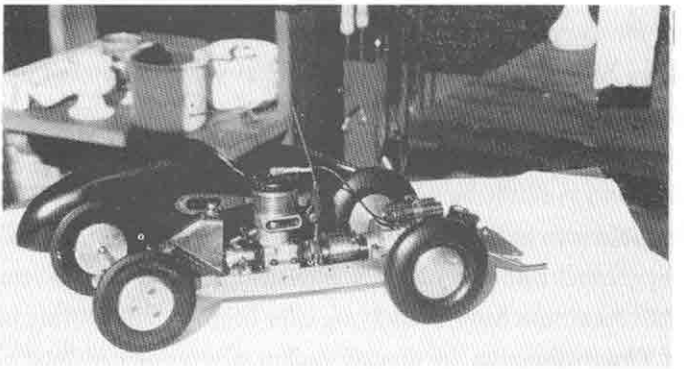
Modellbilsutvecklingen

Som tidigare framgått blev jag således medlem i Modellbilklubben Humlan 1950. Framgångarna fram till 1969 då jag lade bilen på hyllan p.g.a. andra intressen var av det blygsamma slaget, två tredjeplaceringar (brons) på SM och en åttonde placering på EM 1968 i Dieppe. Alla i klassen 5 cc.

1992 gick EM/VM i modellbil i Örebro. Av en händelse fick jag reda på det av min bror Bosse några veckor före tävlingarna och vi beslöt att åka dit och titta. (Bosse hade också utövat sporten, men liksom jag lagt bilen på hyllan).

Väl framme vid tävlingen gick vi ner i depån för att titta närmare på bilarna. Döm om vår förvåning när vi hälsades av idel kända ansikten nu 23 år äldre. Det var samma gamla gäng som fortfarande höll på. Några hade liksom vi lagt av men börjat igen. Vi blev naturligtvis övertalade att börja köra igen och vid ett besök på en tävling i Hannover senare samma år införskaffades en 1.5 cc motor av rysk kaliber för ett kommande vinterbygge.

Utvecklingen hade verkligen gått framåt under de 23 år som vi hållit upp. Bilarna var mer strömlinjeformade än tidigare. Bak- och framhjul var inbyggda, ingenting fick sticka ut och bromsa farten.
Motorerna hade utvecklats och i de minsta klasserna 1.5 och 2.5 cc var det bara ryska motorer som gällde om det skall köras fort.



I de större klasserna var det som tidigare. Italienska motorer men med ryskt innanmäte. Antalet nationer som idkar modellbilsporten har också ökat, i och med järnridåns fall och sovjetstatens upplösning sker nu tävlingsutbyte med många stater i f.d. Österuropa.
Farterna har ökat dramatiskt och idag ligger världsrekordet i minsta klassen 1.5 cc på 261 km/tim och i största klassen 10 cc på 333 km/tim. Det är frågan om de stora F1 bilarna hänger med längre.

Nåväl, det var vid ett sådant tävlingsutbyte den 25-29 maj 1995 som den här artikeln skulle handla om. Ryssarna hade skickat ut en inbjudan till en GP-tävling vid Kolpinobanan ca 2-3 mil utanför St Petersburg. Vi var ett gäng svenskar som beslöt att åka över, åtta aktiva och fyra fruar.

Rysslandsresan

Vid samlades på Arlanda. Vi hade bokat en gruppresa med Aeroflot och bara det var en utmaning som många ruskade på huvudet åt. Överfarten som skedde med en Tupolov TU134 gick som tåget med bra betjäning och god mat. Vi anlände till Pulkovo som är St Petersburgs flygplats enligt tidtabell. Incheckningen till Ryssland genom alla kontroller gick förvånansvärt smidigt, mycket tack vare att

alla nödvändiga papper ang valuta och medförda värdesaker i förväg förtecknats. Pulkovo som är en av Rysslands mest trafikerade flygplatser är nybyggd och fullt i klass med många flygplatser i väst.

Vi möttes av en tre man och en kvinna stark delegation och vi bussades till hotellet med en efter ryska förhållanden fin buss inhyrd enkom för våran del. Sponsrad av Stålverket IZHORSKY ZAVOD i Kolpino. Stålverket som grundades 1703 av Peter den store ligger mitt i staden Kolpino och försörjer ca 35.000 personer utav stadens ca 200.000 invånare.
Hotellet som vi skulle bo på ägdes av stålverket. Det låg mitt emellan en liten stad som hette Puskin och Kolpino mitt ute på vischan. Det hade hundratals rum och var ett sk industrihotell avsett för arbetare från stålverket som hade utmärkt sig eller behövde vila upp sig på landet. Omgivningarna var mycket vackra men promenadvägar och små vattendrag i naturen.



Hotellet som andades militärförläggning lång väg hade en liten reception där det bara pratades ryska, men där fanns både läkare och sköterskor. Och billigt var det, vi betalade 100:- per dygn inkl. frukost och middag. Rummen var små och mycket spartanskt inredda med bl a otroligt knarriga sängar. Dusch och toalett fanns till varje rum, men varmvattnet lyste med sin frånvaro så det fick bli kalltvätt i fyra dar. Matsalen såg ut som en militärmatsal med borden uppställda, rättning

vänster. Maten kördes ut på vagnar utav en stadig tant och frukosten kunde bestå utav en kall friterad fisk, te och grovt ryskt bröd och en ostbit. Middagen som serverades på kvällen var ungefär detsamma som frukosten utökad med potatismos gjort på vatten samt en pannbiff. Att dricka fick vi något som jag minns från min barndom, russin lagda i varmt vatten som fått dra och smaken var som fruktsoppa. Efteråt var det te och grovt bröd. Mycket nyttig mat, men i total avsaknad av salt och peppar. Som tur var stod det en liten kopp med grovkrossat grovsalt som man kunde ta en nypa av.

Medelryssen

Som tidigare nämnts hade vi egen buss till förfogande som körde oss till modellbilbanan morgon och kväll. Vi passerade både Puskin och Kolpino på vägen till och från, så vi fick verkligen se hur medelryssen ute på landet hade det. De fåtal bilar som fanns var för det mesta gamla Lador och i dom kördes allt från redskap till sättpotatis.
Vad som förvånade oss alla det var den totala avsaknaden av cyklar och mopeder. Folk gick längs vägarna och drog på hembyggda tvåhjuliga vagnar med barnvagnshjul fullproppade med hackor, spadar och plastsäckar, förmodligen på väg ut till sin kolonilott, vilka det för övrigt vimlade av längs vägarna och i villträdgårdarna.
Villorna som var av den gamla fina ryska stilen med mycket snickargläde hade inte underhållits på dom sista 50 åren för många var totalt fallfärdiga. I Kolpino var det mest hyreskaserner som också såg otroligt trista ut med leriga gårdsplaner och fula fasader. Om inte folk gick så åkte de lokalbuss.
Bussarna var fullproppade som sardinburkar på höjden och så rassliga att samtliga skulle fått körförbud om de kollats av AB Sv Bilprovning.

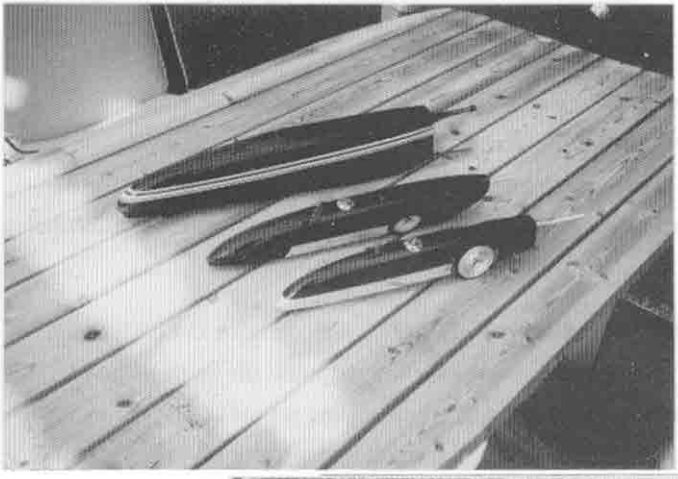
Modellbiltävlingen

Modellbilbanan som är ganska nybyggd hade bekostats av stålverket. Den låg i en motorstadion i utkanten av Kolpino. Där fanns även en gocartbana och banor för radiostyrda bilar. Träningen inleddes på fredagen i strålande solsken och tävlingsdagarna bjöd på lika fint väder. Som alla förstår är uppehållsväder ett måste i den här sporten.

Invigningen på lördagen var välorganiserad med intåg nationsvis, flagghissning, nationalsånger och tal av både borgmästaren, stålverkets VD och ryska modellbilsförbundets ordförande, allt översatt till både engelska och tyska. Mellan varven var det uppvisning av en rysk folkdansgrupp i färggranna folkdräkter.



Då någon förtäring inte gick att få ute vid banan gjordes en kort promenad till en liten kvartersbutik. Butiken som var inrymd i ett hyreshus var inte större än ett normalt vardagsrum och hade ett mycket sparsamt sortiment. Eftersom det bara gick att handla med rubel hade den glada ryskan växelkontoret i ett förkläde med fack i under sitt vanliga förkläde







enkelt och praktiskt. Vi fick 5000 rubel för 1 dollar.
Där kunde vi för en billig penning inhandla lite korv, öl, bröd, tomatjuice eller vodka så att vi överlevde dagen. Som en liten jämförelse kan jag ju nämna att en halv liter vodka kostade 3500 rubel = 4-5 kr.

Hur gick då tävlingarna frågar ni? Ja, för min del gick det dåligt med misslyckade starter både lördag och söndag, men för de svenska i 5 och 10 cc klasserna blev det segrar, så vi blev inte utan.
Avslutningen på söndagen gick i samma tecken som på invigningen. Nationsvis intågning, prisutdelning, nationalsånger osv.

Sammanfattning
Bortsett från det rent sportsliga så var det en mycket intressant resa. Sightseeingtrippen in till Puskin, en liten fin stad med många vackra byggnader och ett av det finaste slott jag sett, liksom staden helt förstört under slaget om Stalingrad (som St Petersburg hette under sovjettiden) men helt uppbyggt. Kontakterna med andra länders modellbilåkare, hjälpsamma, vänliga. Vi har en stående inbjudan bl a till Ukraina med allt betalt bara vi kommer dit.

Våra guider som tog hand om fruarna och bussade dom runt till sevärdheter i omgivningarna när vi var på banan. Alla ställde glatt upp och gjorde allt för att vi skulle trivas.

Vår tolk som pratade engelska var utbildad metallingenjör lämnade över ett rekommendationsbrev till oss svenskar för spridning i Sverige ang sin egen firma.
Han var intresserad av att komma i kontakt med företag eller privatpersoner som kunde tänka sig att lägga metallkonstruktionsjobb eller legotillverkning i hans företag som hette FRAM. Han lovar välgjorda ritningar, snabba leveranser och resonabla priser.
Intresserade kan vända sig till undertecknad så skall jag sända över brevet.



Hemresan

Det var med blandade känslor som vi vände hemåt på måndagen. Samtidigt som man tyckte det var skönt att som svensk kunna återvända till ett för oss normalt samhälle kändes ett visst vemod när vi sa adjö till våra ryska värdar.

Utcheckningen genom tull- och passpolis gick lika smidigt som inresan fast den förste av oss som gick genom bagagekontrollen fick packa upp sin väska och visa bilen för det var tydligen något som deras tränade öga inte kunde identifiera. För övrigt fanns det rysk kaviar att köpa på Tax Free. En burk stor som en snusdosa kostade 80 dollar, men då fick man en flaska vodka på köpet. Hemresan skedde med en Tupolov TU 154 och var mycket bekväm att flyga med. Alla var överens om att åka över till 1996 års GP-tävling i St Petersburg.

4929 Kalle Gardh



Flera tusen firade en pigg 80-åring

Följande artikel är saxat ur FFV Aerotech AB Personaltidning,
redaktör Anne Allard
FFV/CVA jubileum i slutet av augusti innehöll allt som krävs för ett riktigt firande.
Fart, fest, fin underhållning, gott sällskap och vackert väder.

Sölve Alvarsson och hans medhjälpare hade gjort om förrådet Puman till en enastående festlokal. En förvandlingsakt helt i klass med den i Askungesagan.
Strax före sju på lördag kväll ringlade sig den långa, festklädda kön från vakten mot middagsborden. En blandning av gäster från Arboga, Stockholm, Växjö, Göteborg, Luleå och finska Oulu i glatt samspråk. Redan där höjdes stämningen åtskilliga grader.

Efter välsmakande middags á la Gyllene Balken gick resten av kvällen i dansens och underhållningens tecken. Ett fyrverkeri av festivalmått avslutade firandet, men bara tillfälligt. Redan på söndag fortsatte festligheterna med familjedag, i härlig sensommarvärme.

Lördagskvällen lockade tusentalet gäster i Arboga och lika många i Linköping. Minst dubbelt så många kom till familjedagen på söndag då FFV Aerotech, VAS, Telub och Åsby Service höll öppet hus. Drygt 4000 besökare antecknade sig i vakten.

Det fanns mycket att roa sig med i det vackra vädret. Ponnyridning för barnen, flyguppvisning, musik av Arboga Blåsorkester, fiske, rundvandring, bildspel och mycket annat. Auktion och loppmarknad gav totalt över 100 000 kronor, och behållningen går oavkortat till Barnallergifonden.

Ärade gäster, mina vänner!

Festtalet som hölls av Jan Eiborn

Vi är ett av världens äldsta flygföretag, och det tänker jag prata om en liten stund. Men bara en liten, för meningen är att vi skall ha roligt och inte att vi skall lyssna på föredrag. Ändå vill jag gärna påminna om varför vi är här just i kväll.

Jag tycker att en del företag spänner bågen litet väl högt när de härleder sin historia. Till exempel Stora som talar om anor från 1600-talet, men även det gamla FFV med sin Gustav Vasa.
Vår historia är lättare att härleda. År 1911 började baron Carl Cederström sina flygövningar på Malmen. Då behövde man inte så mycket till verkstäder. Den franska flygplanskonstruktören skickade helt enkelt med en garantitekniker, som förresten hette Ragneaux.
Armén tog över efter Cederström, och omkring 1915 kunde den första riktiga verkstaden börja sin verksamhet. Det är därför vi i dag firar att vi fyller 80 år. När flygvapnet sedan bildades i juli 1926 fanns det redan en omfattande arméflygverksamhet på Malmen i form av Flygkompaniet.

Reparations- och underhållsverksamheten vid Flygkompaniets verkstäder blev flygvapnets första centrala verkstad, senare kallad Centrala Verkstaden å Malmen, CVM. Året därpå följde Centrala Verkstaden i Västerås, CVV och 1945 öppnades verkstaden i Arboga, CVA.

Många kilometer har flugits sedan dess. I Arboga fyller verksamheten 50 år i år och på Malmen - tja, jag frestas att säga minst åttio år. Det är en lång tid, och många är de människor som har satt sin prägel på verksamheten och som har vigt sina liv åt företaget. Jag tänker inte berätta om den eller den, och inte om vars och ens förträfflighet. I kväll tycker jag att det räcker med att vi, unga som gamla i gården, minns att vi har en lång historia.

I mer än fyrtio år tillhörde vi flygvapnet, och på det sättet bidrog vi till att forma det svenska flygvapnet till ett av världens främsta. Efter den

epoken var vi, nästan lika länge, en del av det affärsdrivande verket FFV. En period som på sitt sätt präglade oss och som banade väg för det företag vi är i dag. Ett mångsidigt högteknologiföretag med, inte hela verksamheten men dock grunden kvar inom flygvärlden.

I kväll har vi personalfest i FFV Aerotech-gruppen. Vi samlas samtidigt i Linköping och Arboga till vad som förhoppningsvis redan är en trevlig afton. Innan jag slutar vill jag höja mitt glas för er - eller för oss. Var och en av oss har sin plats i organisationen och tillsammans är vi jätteviktiga. Jag kommer inte att vara med när vi fyller 100 år, men vi är tekniskt duktiga, vi är lönsamma, vi är framgångsrika så vi kommer att fylla 100 lika alerta och pigga som vi är i dag. Skål för oss och för framtiden.

Återgivet av
5325 Jan Welin





Seniorträff

Försommaren -94 togs ett initiativ att försöka sända de två första FFV-klasserna (41- och 42-or) till en mer begränsad träff som ett komplement till de ordinarie kamratträffarna i Västerås. Resultatet blev att ett tiotal "seniorer" träffades i Linköping för några dagars trevlig samvaro med intressanta besök på olika flygtekniska verksamheter. Man beslutade då att även under 1995 försöka göra likaledes och 4116 Erik Wallin samt 4218 Folke Sjögren (fd SAS-piloter) åtog sig att svara för uppdraget.
Och några vackra majdagar träffades ett antal 41- och 42-or (en del med fruar) på Arlanda där Erik och Folke stod för värdskapet och hade ordnat ett antal mycket intressanta besök där vi fick tillfälle att bese och ta del av sådant som den vanliga resenären/turisten inte möter.
Bl a besöktes SAS Flight Academy som var en imponerande anläggning. Av den mycket intressanta presentationen som gavs av en av cheferna kan sammanfattningsvis noteras.

-att man erbjuder världens flygbolag ett avancerat pilotutbildningsprogram omfattande totalt 17 månader, där nio månader är praktisk flygträning på skola i USA och återstående tid på Arlanda

-att utbildning kan ges på speciella flygplanstyper t ex DC9, MD80, Boeing 737 och A320.

-att på Arlanda bedrivs träningen till största delen i befintliga tio simulatorer som flertalet är belagda en stor del av dygnet .

-att man även arrangerar service- och managementträningsprogram för andra transportföretag inom t ex järnvägs- och rederinäringen.

På Arlanda finns också - som kanske inte många känner till - ett flygmuseum som vi även besökte. Här finns ett stort antal rariteter både från flygets barndom och från senare tid. Bl a logs igenkännande inför samma gamla glid- och segelflygplan som vi använde på Johannisbergs flygfält under 40-talet. Vad vi förstår hölls

verksamheten igång ideellt av ett antal f d flygmekaniker, en insats som är värd all beundran.

Efter lunchen i den vackra personalmatsalen gjordes en rundvandring i den nya inrikeshallen som är en imponerande anläggning.

Efter Arlandabesöket gick färden till Sigtuna där middagen på det anrika stadshotellet väntade. Och som vanligt när FFV-elever träffas återupplivades gamla minnen från vår FFV-tid. Genomgående framhölls glädjen av att få träffas, vilket mycket kan tillskrivas det kamratskap som uppstod genom internatboende i en fostrande miljö.

Allteftersom kvällen gick och vi blivit mätta och ännu gladare kom olika ämnen upp till diskussion. Bl a betonades från flera håll hur bra den utbildning visat sig vara som skolan gav. Det samlade gänget representerade ju en aktningsvärd yrkes- och livserfarenhet från kvalificerade och krävande arbetsuppgifter inom olika branscher och befattningar. Snacket ledde osökt in på en jämförelse mellan våra olika utbildningsvägar och dagens utbildningssystem där - tillspetsat uttryckt - produkten är antingen rena praktiker eller rena teoretiker, där den nödvändiga kopplingen mellan praktisk och teoretisk utbildning saknas. Även om vi kom ut från FFV som rena praktiker med teoretiska grunder fanns olika vägar att på eget initiativ skaffa sig en vidareutbildning.

Dessutom var vi, som tidigare nämnts, och med dagens ögon sett, kanske rentav privilegierade som fick bo i internat präglat av de rättrådiga värderingar som KFUM företräder. Kanske hade vi rentav en "fördel" av att dagens utbildningssystem ännu inte var uppfunnet när vi var unga? Det är naturligtvis fel att påstå att det var bättre förr men det är inte bra nu heller.

Ja ungefär så kan diskussionen sammanfattas när det pålystes uppbrott för förflyttning till familjen Folke Sjögrens hus för en eftersits.

Dessvärre rann kvällen iväg alltför snabbt, för att vi skulle hinna gå in på, och än mindre slutföra , andra livsfilosofiska frågor som väcktes. Ett stort tack till Folke och Marianne som hade ork och mod att släppa in hela sällskapet i sitt magnifika hem.

Andra dagens program bestod i besök på COSMONOVA - biografen, inrymd i Nordiska Museét i Stockholm, där vi såg en film från en rymdfärja i det amerikanska rymdprogrammet. Filmduken är utbredd som en kupol under hela taket i salongen. Hela arrangemanget är verkligen imponerande.

Efter en stunds avskedstagande var vi så redo för hemfärden och skildes åt i förhoppningen att ses igen på nästa års kamratträff. Det uttalades önskemål om en ny seniorträff under 1997 där vidare kontakter får visa vilka som har förutsättningar att hålla i planeringen.

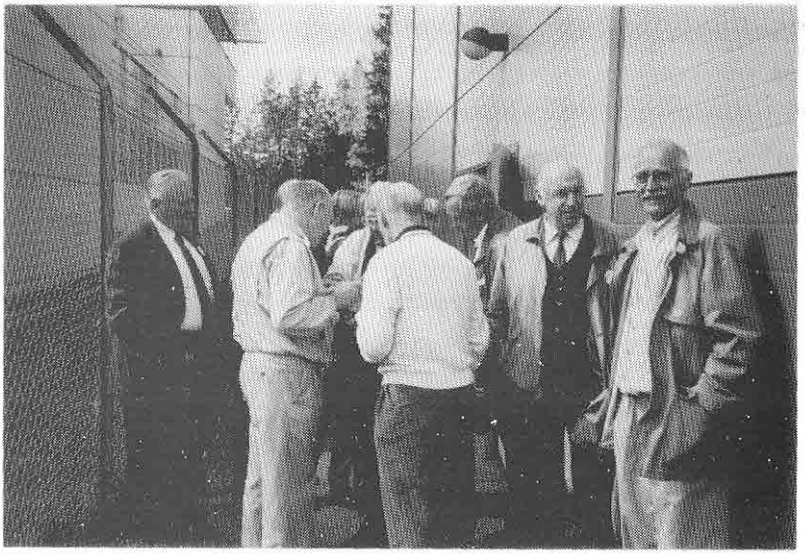
Vi vill varmt rekommendera andra klasser att göra likaledes.

Ja, det var ett fint initiativ som var taget och vi alla tackar Erik och Folke för ett bra arrangemang.

De som deltog i denna träff var:

4107 Sven Johansson
4111 Sven Sandberg
4112 Sven-Olof Schedvin m fru
4116 Erik Wallin
4120 Lennart Löfgren
4218 Folke Sjögren m fru
4220 Arne Yngvesson
4201 Nils Arnes
4203 Erik Fernlöf
4208 Karl-Erik Johansson
4213 Hans Eriksson m fru
4215 Bertil Nyström
4219 Gunnar Wikström

På fotot nedan syns några av deltagarna i livlig diskussion. Från vänster Lennart Löfgren, Erik Fernlöf (ryggtavla), Bertil Nyström (del av ansiktet i bakgrunden), Folke Sjögren, Nils Arnell (ryggtavla), Karl-Erik Johansson, Gunnar Wikström samt Sven Johansson.



4107 Sven Johansson
4220 Arne Yngvesson





Funderingar bakom en kaffekopp

Få se nu, när var det egentligen FFV-skolan startade???
Jovisst var det 1942.....
Sen slutade den tvärt 1966. Det blir 29 år sedan.
Med andra ord verkade skolan under 66 minus 42, det blir 24 år.

Halva tiden blir alltså 12 år. Det blir 42+12 som blev 1954!
Då skulle man kunna kalla dem för mitt-tidpunkts elever.

Hur gamla var vi när vi gick där. Var vi inte runt 16 års ålder ungefär???
42-orna ska med andra ord vara runt 53+16, vilket ger 45 årsåldern.
"Ungdomar... valpar"
54-orna "medeleleverna" blir då 41+16 som ger 57 åringar.
"Lätt grånade gentlemän"!!
Nu är det väl såhär i Sverige att medellivslängden för kvinns är ca 82 år och för oss i svaga könet ca 76 år. Tror jag.
Det innebär att medeleleven kommer till den aktningsvärda åldern om 19 år. År 2014!!!
Vi har kamratträffar högst vartannat år. Då blir det 9 st till år 2014.

MILDA MAKTER!

Det är ju inte många träffar kvar!
Få se nu, är det inte träff den 1:a juni nästa år??
Här gäller det att rappa på mens tid är.....

Telefonnumret till "UDDEBOM"... vadvar det nu???
Jovisst.. 0303/14377 i Kungälv.

Än funkar minnet så när!!!
Några gånger till hinner vi väl med!!!

5732 Kjell Landgren

FFVKs kamratträff och årsmöte 1996-06-01/02

Jämnt år igen och alltså dags för årsmöte med vidföljande kamratträff. Vi har i år tagit fasta på de önskemål om att förlägga träffen till någon annan plats än Västerås. Varför inte Linköping? som är en metropol när det gäller flygverksamhet. Visserligen blir det 20 mil extra för Er "norr om Dalälven", men har man redan åkt 100 mil så går det väl alltid att fortsätt lite till. Kanske det blir Östersund en annan gång?

Nåväl, vi gör ett försök med Linköping, som bör locka många från södra delen av Sverige såsom Ängelholm, Ronneby, Växjö, Linköping med omnejd där vi vet att den finns många FFVare.
Som vanligt stöttar vi klassombuden med adresslappar, porton och dyl för att underlätta för en klassvis samling. Kanske just Din klass firar något, t ex jämna år sedan examen eller skolstart?
Vi har förbokat ett antal rum på Linköpings vandrarhem, vilket är det enda gemensamma arrangemanget som vi ställer upp med. I övrigt är det upp till varje klass att ordna sin träff. Hjälp med en eventuell restaurang- bokning för lördagen kan fås av oss i styrelsen.

Lördagen är alltså tänkt som en dag för klassträffar och kanske en gemensam middag. Söndagen är vikt för Flygmuseét på Malmslätt där vi också kommer att hålla årsmötet. En söndagslunch till ett "bra pris" är också inplanerad.
Vi återkommer med ett detaljprogram i ett separat utskick i slutet på april, som också innehåller en bindande anmälningsblankett.



Föreningsfakta

Det här årets Propellerblad har gått ut till 801 (812) {818} adresser. Efter påminnelse har 536 (547) {572} medlemmar betalt medlemsavgiften för 1994 (1993) {1992} och 517 (515) {523} har betalat för 1995 (1994) {1993}.
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



ASTORIA
FENIX
HOTELLET I CENTRUM
72 moderna rum, lägenheter
VIP-bastu, bubbelpool, solarium
frukostrum, varmgarage,
parkering
KOPPARBERGSVÄGEN 29 A,
722 13 VÄSTERÅS
TEL. 021-41 00 80
FAX. 021-12 75 37

IN MEMORIAM

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

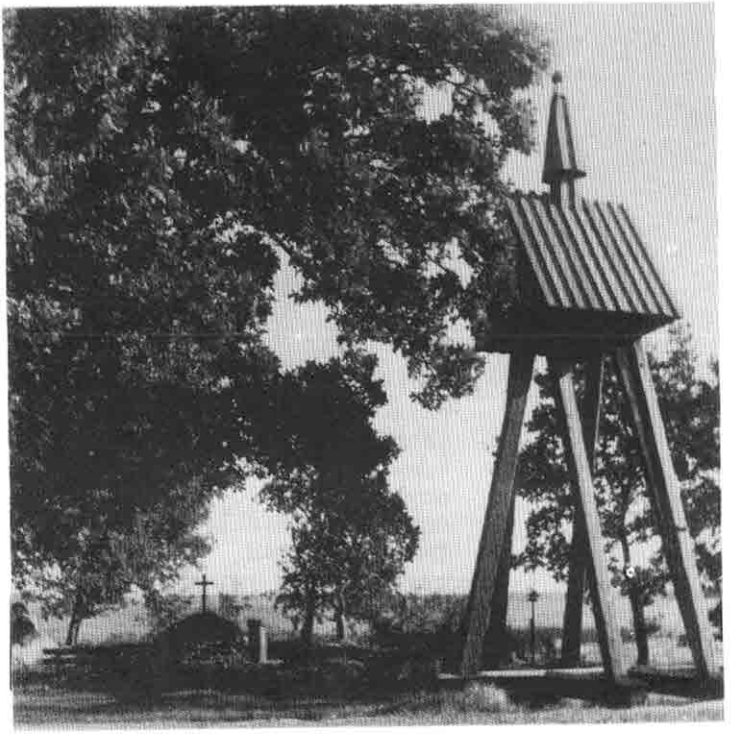
4204	Bengt Evert Norbäck	Västerås	95.04.26

Bengt var även yrkeslärare på skolan från 50-talet.

PS32	Sylvia Åkerberg	Västerås	95.10.23

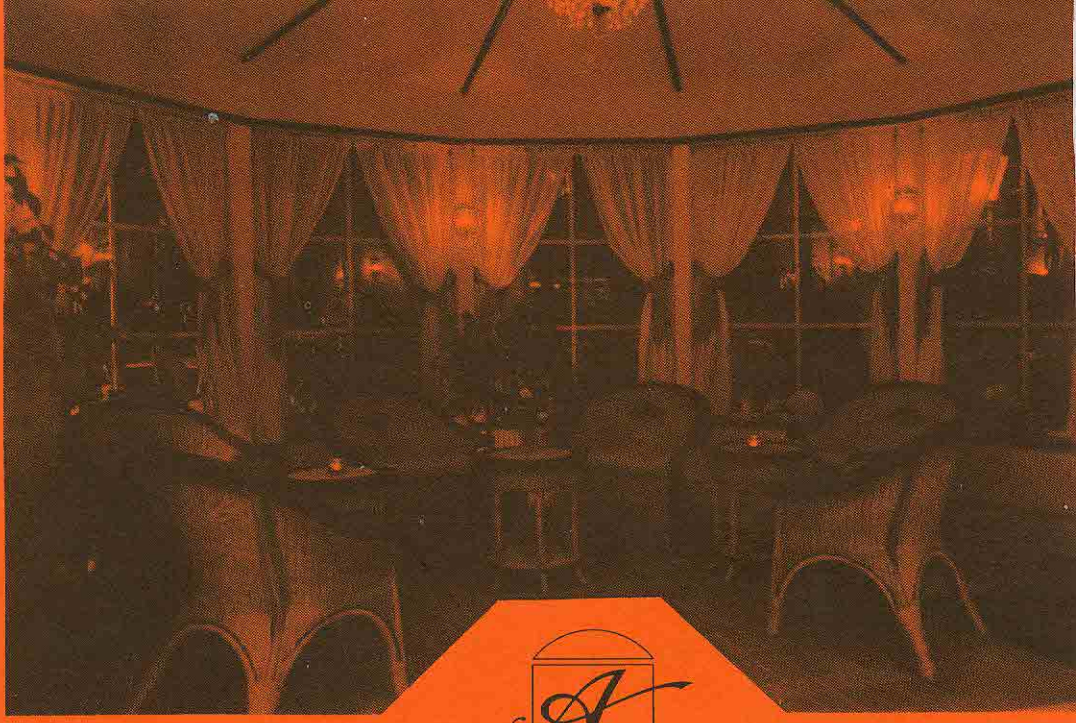
Sylvia var kontorist på skolan från mitten på 50-talet.

Frid över deras minne.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Från styrelsen	Styrelsen
Sid 2	En pensionärs resumé	4706 Göran Ekelund
Sid 8	Johannisbergsskolan	5858 Åke Tedesjö
Sid 11	Jämtlandsträff 1995	5732 Kjell Landgren
Sid 14	Till Årskurs 1946	4609 Bengt-Olov Jonsson
Sid 16	J29F gul Rudolf flyger igen	5739 Sune Magnusson
Sid 20	Ett brev från Ingrid	Ingrid Petersson
Sid 21	Modellbilracing i Ryssland	4929 Kalle Gardh
Sid 30	Flera tusen firade en pigg 80-åring	Ur Aerogrammet
Sid 31	Ärade gäster, mina vänner!	Återgivet av 5325 Jan Welin
Sid 33	Seniorträff	4107 Sven Johansson och 4220 Arne Yngvesson
Sid 37	Funderingar bakom en kaffekopp	5732 Kjell Landgren
Sid 38	FFVKs kamratträff och årsmöte 1996-06-01/02	
Sid 39	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 40	IN MEMORIAM	



Hotell Arkad

Välkommen till hotell Arkad.
*Vi har **44 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