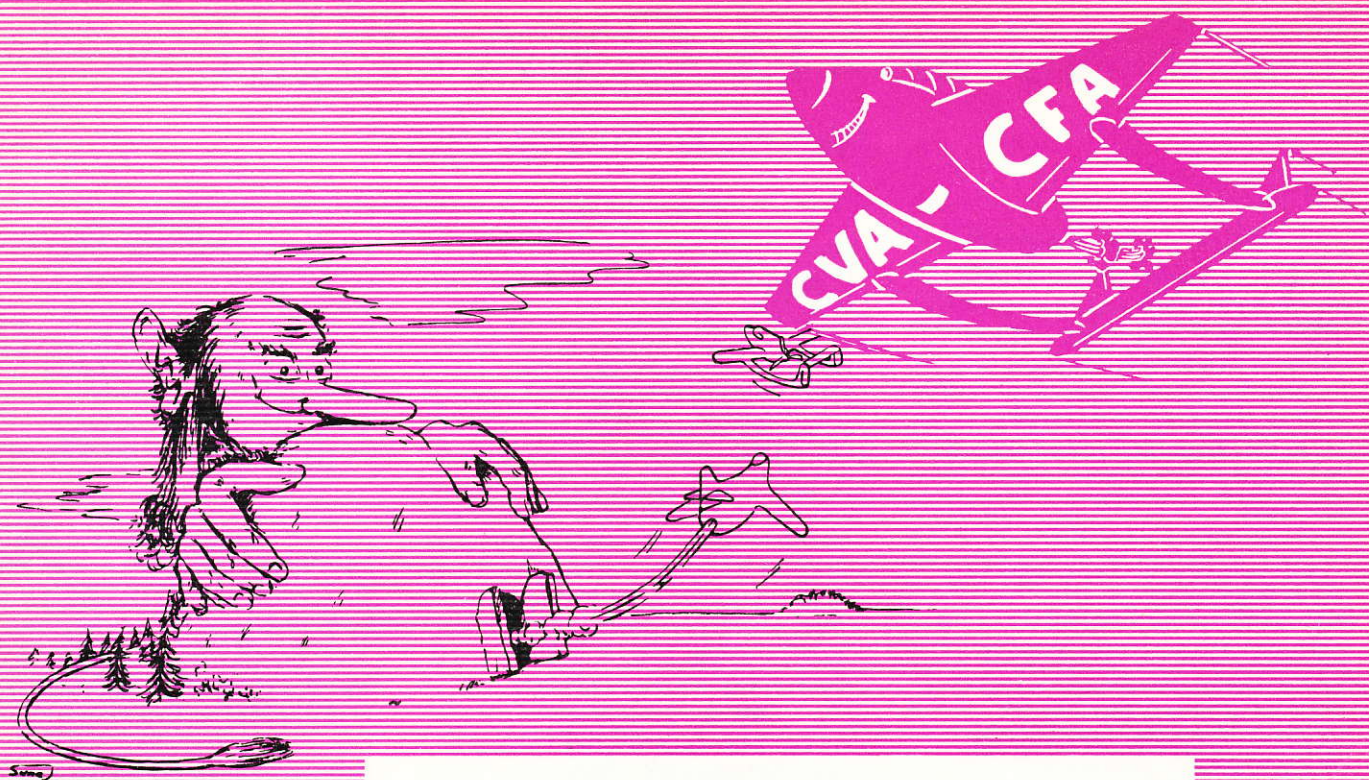




BERGROLET

Nr 3 • 1959 • Årgång 10 • Pris 1:50 kr.

10 år vid CVA-UHF

Jubilerande CVA-are 1959:

15-årsjubilarer:

Namn och befattning 1959

Karl Abrahamsson, ingenjör
Karl Andersson, planeringsman
Karl-Gustav Andersson, snickare
Lennart Andersson, snickare
Arthur Axelsson, filare
Oskar Berggren, driftingenjör
Gunnar Bergquist, personalläkare

Otto Dahlin, styresman
Gunnar Dahlman, btr ingenjör
Erik Ejert, driftingenjör
Folke Ericsson, assistent
Nils Eriksson, snickare
Curt Friman, instrumentmakare
Artur Jönsson, svetsare
Olof Kling, filare

Nils Lifvendahl, ingenjör
Lars Mattsson, avsynare
Malte Olsson, verkmästare
Folke Sjökvist, kontorist
Folke Svensson, btr ingenjör
Artur Wadstedt, förman
Tage Wallqvist, verkmästare
Birger Westerberg, driftingenjör

10-årsjubilarer:

Namn och befattning 1959

Carl Albertsson, förrådsarbetare
Eric Andersson, tekniker
Artur Bivall, motormontör
Majken Bohman, kanslibiträde
Arne Breid, telemontör
Sigvard Brohmé, ingenjör
Rickard Collstam, driftingenjör
Arne Corsell, driftingenjör
Lennart Ekström, motormontör
Hans Englund, arb förman
Gustaf Engström, förrådsarbetare
John Enocksson, avsynare
Albert Eriksson, avsynare
Eric Ericsson, avsynare
Holger Eriksson, verkstadsförman
Evert Evaldsson, motormontör
Boris Forsberg, motormontör
Rune Gustavsson, motormontör
Sven Gustafsson, supportsvarvare
Olof Hemryd, förrådsarbetare
Bertil Holmberg, chaufför
Carl-Axel Holmström, driftelektriker

Åke Johansson, verkstadsförman
Gunnar Karlsson, instrumentmakare
Gustaf Carlsson, verkstadsförman
Tore Kumlin, verkmästare
Vilhelm Kühne, arb förman
Anders Larsson, grovarbetare
Einar Larsson, motormontör
Georg Larsson, motortvättare
Hans Larsson, arb förman
John Larsson, instrumentmakare
Sture Larsson, flygdirektör
Ingemar Lewin, kansliskrivare
Gunnar Lindholm, arb förman
Bertil Lindström, elmontör
Emanuel Lundberg, ing biträde
Sune Malmberg, ingenjör
Sven Malmkvist, förrådsarbetare
Georg Molander, trafikledare
Åke Nilsson, btr ingenjör
Arne Nordgren, plåtslagare
Einar Norman, revolversvarvare
Gösta Nydahl, instrumentmakare
Ture Nyrén, btr ingenjör

Arne Olsson, instrumentmakare
Olof Ohlsson, avsynare
Holger Oskarsson, finmekaniker
Evert Persson, grovarbetare
Sune Persson, svarvare
Sigurd Pettersson, flygplanmontör
Sven Pettersson, motormontör
Erik Ritzén, ingenjör
Rune Rönnbäck, driftingenjör
Nils-Arne Sidmar, vapenmontör
Sven Sjöberg, driftelektriker
Ragnar Svensson, elmontör
Karl-Erik Söder, verktygsfilare
Evert Söderberg, fräsare
Valfrid Söderberg, vaktman
Gösta Wahlberg, motormontör
Ingemar Wessgren, btr ingenjör
Sigfrid Wester, filare
Birger Westerberg, verkstadsförman
Alvar Widman, chaufför
Olov Ählin, elmontör
Holger Öhman, lindare
Volrath Östman, förrådsarbetare

År 1959 kan CVA och därmed ur-CVA-arna från år 1944 fira 15-årsjubileum.

Vi har också många 10-årsjubilarer.

Under de år som gått har mycket hänt vid CVA. I arbetsprogrammet har stora förändringar skett. Arbetsuppgifter som tidigare var stora är nu små eller helt borta; t. ex. arbeten

med flygplan. Andra har kommit i stället; t. ex. robotarbeten. Många arbetsobjekt som tidigare var högmöterna är nu föråldrade och ersatta med nya, allt följande teknikens utveckling och Flygvapnets behov.

Det har gällt att följa med och det har vi lyckats med tack vare goda arbetsinsatser av alla och envar.

Till alla jubilarer riktar jag ett varmt tack och önskar god fortsättning.



Jubilerande UHF-are 1959:

10-årsjubilarer 1959 är följande

Inga-Britt Aronsson, kontorist
Harry Dahlqvist, verkstadsförman
Bo Engström, ingenjör
Bertil Ericsson, avsynare
Paul Ericsson, förrådsarbetare
Gustav Fredriksson, avsynare
Henry Hillestrand, förrådsarbetare
Filip Höglund, assistent
Olof Johansson, förrådsarbetare
Thure Johansson, avsynare
George Larsson, förrådsarbetare

Greta Lifvendahl, kontorsskrivare
Hildur Lund, städerska
Asta Lundin, kontorist
Gustaf Nordgren, avsynare
Gösta Persson, snickare

Gösta Pettersson, avsynare
Olle Pettersson, förrådsarbetare
Åke Pettersson, avsynare
Lennart Wedberg, kontorsskrivare



Arboga 1960 – om flyget INTE kommit

Intervju: Dahlin – Eklöf



Riksdagsmannen Iwar Andersson

Den 20 juni 1942 biföll riksdagen att en central flygverkstad skulle förläggas till Arboga. Som underlag för beslutet låg bl. a. ett mellan Kungl. Flygförvaltningen och Arboga stad träffat avtal. Innan frågan kommit så långt, hade ingående undersökningar utförts av båda parter samt många förhandlingar skett. Arbogas representanter voro stadsfullmäktiges ordförande, disponent Anders Göransson, drätselkammarens ordförande, riksdagsmannen Iwar Anderson, kommunalborgmästare Daniel Ekelund och stadsingenjör Eric Narsjö. Konkurrenter till Arboga var Köping, Eskilstuna och Örebro. Riksdagsbeslutets följder har vi kunnat följa, mycket har hänt och en stor utveckling har skett i Arboga. Endast ett par exempel: Invånarantalet har ökat från 5.216 den 1 jan. 1942 till ca 11.000 den 1 jan. 1960. En ökning har skett av stadens ytareal från 2.348 har till 5.984 har. En omfattande nybebyggelse har ägt rum.

Givetvis har även andra faktorer än Flyget bidragit härtill, men Flyget torde vara den väsentligaste. Av vad som i tryck utkommit i denna fråga må nämnas Daniel Ekelunds år 1951 utgivna P. P. P. (Arbogas 50-tal, Kommunal Prognoser, Problem och Program). I Bergtrollet nr 2/1955 gav ovan nämnda hrr Göransson, Anderson och Ekelund samt dessutom stadsfullmäktiges ordförande Jonas Carlsson och drätselkammarens ordförande Nils Brodin sina synpunkter på Flygets förläggning till Arboga.

Nu har 50-talet gått och vi skall börja med 60-talet. Frågorna kommer:

Vad kommer att hända i Arboga. Kommer en ny P. P. P.?

Men också följande fråga kommer så lätt: *Vad hade hänt i Arboga om Flyget inte kommit?* Säkert hade Arboga i likhet med Sveriges övriga städer utvecklat och ökat sitt invånareantal. Men hur? De som kunna svara bäst på denna fråga är givetvis de, som lett stadens förvaltning och öden under de gångna åren. Bergtrollet har haft förmånen bli delgiven synpunkter från riksdagsmannen Iwar Anderson, drätselkammarens ordf. Nils Brodin, byggnadsnämndens ordf. Gustaf Johansson, byggnadschefen Thorvald Ernulf och 1:e rektor Bror Gustafsson.

En oktoberkväll, när höstdimman låg tät över Säterboslätt, samlades man i styresman Otto Dahlins hem till samvaro – speciellt angenäm för gourmeten.

Som framgår av följande följdes vid intervjun rubriker i P. P. P.



*Stadsfullmäktiges ordf.
Jonas Carlsson*

Administrativt område

Om Flyget inte kommit hade Arboga stads administrativa område – ytvidd – varit betydligt mindre. Iwar Anderson uttryckte allas mening, då han framhöll att staden – om man håller sig till 1942 – inte haft anledning utöka sitt område. Inkorporeringen år 1947 av delar av Säterbo socken var helt beroende på Flygets önskningar. Den nya kommunindelningen 1948 kunde möjligen medfört en viss utökning, men alla var ense om att Säterbo socken icke tillförts Arboga utan i stället någon av storkommunerna Medåker eller Kung Karl – vilkendera är en svårbesvarad fråga. Arboga stads gräns år 1960 om inte flygverkstaden kommit hade alltså – liksom år 1942 – sä-

kerligen passerat rakt över det berg i vilket nu CVA och UHF ligger.

Befolkningsutveckling

Hur många invånare skulle Arboga redovisat, när 60-talet går in, om Flyget inte kommit? Omkring 6.500–7.000 räknade man sig fram till som svar på denna fråga. Iwar Anderson orienterade om en prognos från år 1942 baserad på att antalet anställda vid Flyget beräknades till 7–800. Räknar man om denna prognos till dagens läge skulle Flyget givit upphov till ca 4.500 av stadens invånare. Minskas Arbogas nuvarande befolkningssiffra med dessa 4.500 kommer man fram till att Arboga utan Flyget nu haft ovan nämnda 6.500–7.000 invånare.

Frågan kom upp om möjligen annan industri hade hittat till Arboga om inte Flyget funnits. Befolkningssiffran kunde därigenom ha legat högre än 7.000. Därmed var diskussionen i gång om det förhöll sig så, att Flyget verkade hämmande på inflyttningen av andra företag. Risken för total utrymning vid krigsfara framhölls bl. a., men å andra sidan ville man inte förneka att stadens livaktighet, som man hade Flyget att tacka för, bidragit till att skapa intresse för staden. Möjligen – konstaterades till sist – hade nya industrier kommit, men aldrig den våldsam expansionen.

Den kommunala byggnationen

På den kommunala fronten hade byggnationen blivit avsevärt mera begränsad, om Flyget inte kommit. Det-

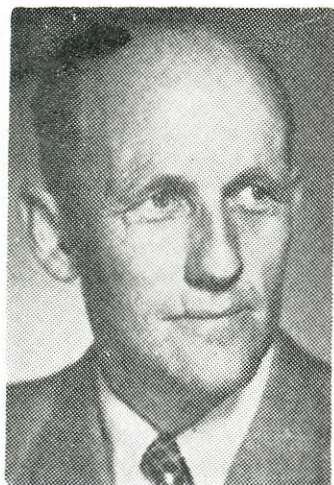


*Drätselkammarens ordf.
Nils Brodin*

ta konstaterades efter en innehållsrik debatt. Gustaf Johansson var, liksom övriga, övertygad om att Arboga med 7.000 innevånare gott och väl skulle ha klarat sig med den 1941 beslutade tillbyggnaden av Rådhuset – populärt kallad "Andersons snedsteg". Brandstationen hade klarat sig utan ombyggnad och polisen skulle förmodligen ej ha varit i behov av ökade lokalutrymmen. Vattenverket skulle ha räckt till att försörja staden med vatten och det nu pågående Hjälmar-projektet hade alltså ej kommit till utförande.

– Vi får tacka Flyget för att vi får nytt och fint vatten, inflikade T. Ernulf i sammanhanget.

Avloppsreningsverk hade under alla förhållanden förr eller senare måst komma till. Likaså stadens förråd – kanske något mindre. Pensionärshem hade med säkerhet byggts i samma omfattning – Flyget har inte ännu hunnit bidra till den växande pensionärsskaran.



1:e rektor Bror Gustafsson

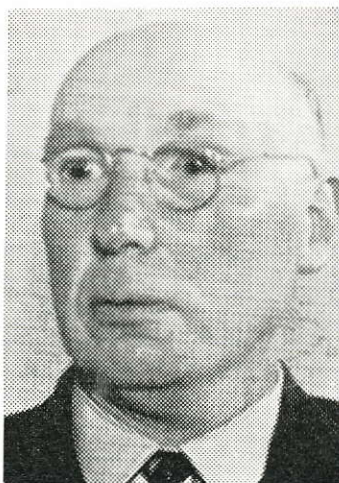
Skolväsendet

Barnantalets snabba tillväxt hade säkerligen krävt en ny skolbyggnad utan Flygets tillkomst, betygade Bror Gustafsson, även om den inte blivit av samma storlek som Gäddgårdsskolan i sin nuvarande utformning.

Stureskolan skulle däremot ej ha blivit byggd. Någon el-yrnesskola hade man nog inte haft utan enbart mekanikerlinje. Den nystartade tekniska skolan hade ej kommit till utan Flygets medverkan. Läroverket och skolan i övrigt skulle utan Flyget i andra avseenden gått i samma spår, som den nu gör.

Gator, vägar och andra nyanläggningar

Byggnadschefen Ernulf talade om sina synpunkter som delades av övriga. Flyget har inte påverkat stora vägnätet. Riksvägarna 6 och 11 hade i stort sett



Byggnadsnämndens ordf.
Gustaf Johansson.

haft samma dragning oavsett om Arboga haft 6000 eller 11000 invånare. Dock hade planerad nydragning av rikssexan väster om Johannisberg och norr om Ekbacken inte kommit till stånd. Den nuvarande dragningen söder om Ekbacken hade bibehållits. Herrgårdsgatan, som ända till 1948 slutade vid Storgatan hade säkert liksom nu utbyggts som rikselvans genomfartsled och som stadens huvudförbindelse med rikssexan. Hamnbron hade nog byggts om. Den intensiva genomfartstrafiken har här varit den bestämmande faktorn.

Bostadsförsörjningen

Nils Brodin var övertygad om att saneringen av den äldre bebyggelsen gått snabbare, om Flyget inte kommit.

– Genom att vi hade så bråttom, var vi tvingade att söka oss ut i stadens periferi med den forcerade bebyggelsen, menade Brodin.

Bror Gustafsson och Gust. Johansson var dock inte så tvärsäkra på att detta var orsaken till den försiktighet som präglat saneringen.

Full enighet rådde emellertid om att Ekbacken-fastigheterna ej hade blivit byggda. Tveksamt ansåg man det vara beträffande Brattberget, detta med tanke på de stora kostnaderna för vatten- och avloppsledningar. Sjukhusgårdens bebyggelse skulle ha varit begränsad till området närmast sjukhuset och nedåt ån.

– Tegelbruket hade ej legat där det ligger, om vi anser den kommande bebyggelsens omfattning, framhöll Gust. Johansson, när den nu aktuella bebyggelsen av Tegelbruksområdet kom på tal. Byggnation hade antagligen skett vid Österled, men ej i samma omfattning som nu. Kapellgatan däremot skulle ej ha utbyggts, ej heller Munkgatan. Gustav Johansson förmenade:

– Om någon före 1942 stått vid Ringsborg och sagt att gårderna ända ut till tegelbruket skulle vara bebyggda

om 15 år så skulle han ansetts mogen för därhus.

Vasastaden var planerad i 1926 års stadsplan. Utan Flyget skulle bebyggelsen dock haft en annan karaktär med villabebyggelse som dominerande. Någon aktion mot stadens soptipp hade då ej blivit aktuell utan den hade troligen fått behålla sin nuvarande plats. Vidare var man överens om att Sverkesta ej kommit till, liksom ej heller Vilstaområdet. Däremot hade bebyggelsen mellan Villagatan och Arboga Mekaniska Verkstad haft i stort sett samma utsträckning som i dag. Som tidigare nämnts hade säkerligen pensionärshem tillkommit i samma utsträckning som nu. Ett nytt Folkets Hus med biograf-teater hade byggts, fast väsentligt mindre än nuvarande.



Byggnadschefen Thorvald Ernulf

Finansväsendet

Naturligtvis blev debatten livlig, när stadens finanser diskuterades. Först fastslogs att dyrortsgrupperingen varit densamma med eller utan Flyget. Större tveksamhet visades, när det gällde att taga ställning till skatten. Var hade skatten legat – högre eller lägre – om Flyget inte kommit. Man kom så småningom överens om att man saknade underlag för en djupodling i frågan och att dess besvarande borde hänskjutas till stadskamrer Folke Karlsson. Denne har senare välvilligt benat upp frågan åt Bergtrollet.

– Den 1 jan. 1959 hade vi 450.000 skattekrönor, förklarar stadskamrer Karlsson. Antalet skattekrönor per invånare utgjorde 42:16. Om vi förutsätter att Arboga utan Flyget haft 7.000 invånare, skulle skatteunderlaget ha varit omkring 300.000 skattekrönor. Då är frågan den, om detta räckt till för att klara budgeten utan högre utdebitering än nu gällande.

Jag tror, att man kan utgå från att

utdebiteringen i dag varit högre om Flyget inte hade kommit. Vid jämförelse med andra städer av samma storleksordning som Arboga ser man, att dessa har en utdebitering på 15:50-16:- kr.

Tack vare Flyget har skatteunderlaget varit stabilt, vilket medfört att man har kunnat hålla utdebiteringen jämn. Den har sedan 1952 skiftat med 5 öre.

Ökningen av antalet skattekonor har varit avsevärt högre än vad man vid olika tillfällen räknat med. Några avsevärda investeringar utöver de markinköp som gjorts, kan man inte påstå att Flyget varit orsak till. Allt detta styrker åsikten, att skatten 1960 skulle vara högre, om Flyget inte kommit.

Den lilla stadens charm

Efter genomgång av fakta enligt ovan kom frågan upp om "den lilla anrika staden Arbogas charm". Hade denna varit större om Flyget inte kommit? Det blev en lång intervju punkt. Riksdagsman Anderson talade om det legendariska året 1935 då Arboga firade den första svenska riksdagens 500-årsjubileum. Gustavsson talade om den tid då staden hade endast omkring 5000 invånare och "alla kände alla"; Brodin om kotterierna som hade murar som var ogenomträngliga för utomstående. Johansson berättade ur sitt outtömliga förråd av Arboga-historier; här skall bara återges en:

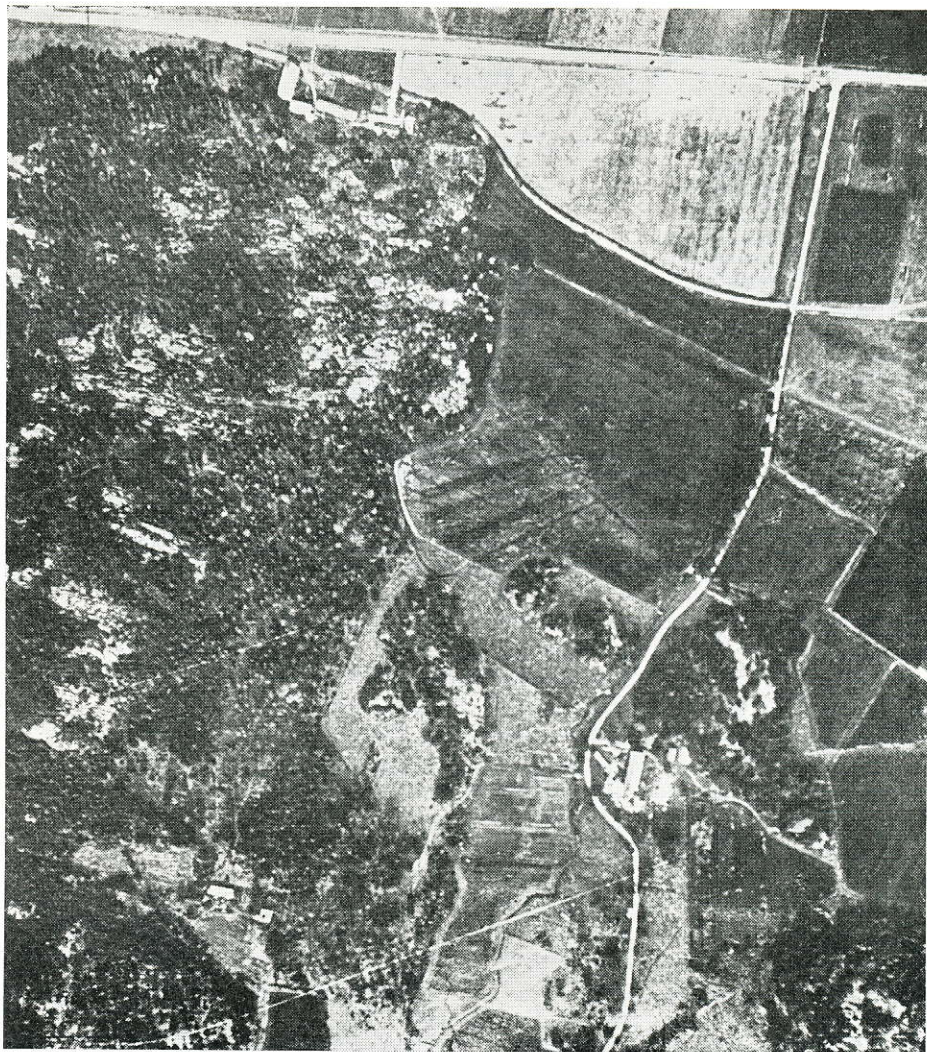
När Arbetareföreningens fastighet brandhärjades år 1927, slogs händelsen upp med följande rubriker i en av stockholmstidningarna: *Brand i Arbetareföreningens fastighet efter stadens huvudgata. Ikringliggande logar svårt hotade.*

Alla var eniga om att även om Flyget inte kommit hade mycket hänt med det gamla Arboga. Bland annat hade Blombergsgården, Ahllöfska barnhemmet och Platenska gården säkert rivits. Garvaregården hade gått sitt öde till mötes. Men Stadskällarens trädgård med sin snickarglada sommarrestaurang hade troligen fått stå kvar. Mycket av det gamla har nu fått ett romantiserat skimmer över sig och man minns bäst de ljusa sidorna. Ser man mera reellt på frågan var alla eniga om att charmen hos ett Arboga år 1960 med 6500-7000 invånare icke torde varit större än vad den är hos vår 1960-års stad med sitt Flyg och sina nästan 11000 invånare.

I älgjaktstider

Bonden kör med sin häst på en skogsväg. Plötsligt ljuder ett skott. Hästen ramlar samman i skaklarna. Bonden går fram och synar hästen. Då hör han en viskning från buskarna:

- Ska vi ta kalven också!



Zakrisberg utan Flyget

Bilden granskad och godkänd av Försvarsstaben för publicering.

Stadsfullmäktiges ordförande Jonas Carlsson, som icke hade tillfälle att närvara vid intervjun enligt ovan, har före pressläggningen tagit del av intervjuresultatet. Han har meddelat att han

i princip ansluter sig till vad som sagts. Beträffande saneringen av den äldre bebyggelsen betvivlade han att denna gått snabbare om inte flyget kommit.

-/-

Företagsledningens sammanlagda anställningstid, 32 år, inom FV och SAS har givit oss stora erfarenheter betr. kravet på flygmaterielens konstruktion resp. komponentval.

Vi rekommendera oss därför vid behov av teletekniska och elektromekaniska konstruktionsuppdrag såväl som vid tillverkning efter ritningar eller prototyper.

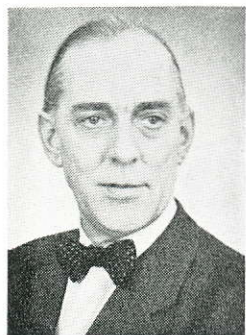
BRÖDERNA

N. B. LINDEBERGH AB

Spångavägen 339 - SPÅNGA

7. När jag började med flyg

Förrådsdirektören, flygdir. Erik Nyberg berättar



*Förrådsdirektör
Erik Nyberg.*

Två stålgrå ögon har fångat in min blick. En behagligt lågmäld röst med den trygghet i bakgrunden, som den skånska dialekten skänker, berättar och levandegör händelser och skeenden från gångna år. Berättar om hur ägaren till dessa ögon och denna röst kom att tjäna Flygvapnet. Berättar också om hur ett centralförråd skapades under krigets tryck. Vem är berättaren. Förrådsdirektör Erik Nyberg – naturligtvis.

Den 2 juli 1926 inställde sig den från Tekniska Högskolan i Stockholm nyutexaminerade ingenjören Erik Nyberg till militärtjänst för en första utbildning till bitr flygingenjör.

– Varför blev det just Flyget?

– På Teknis träffade jag en kamrat K. A. Norlin – senare bl. a. chef för Normaliebyrån – och hans broder – sedermera chef för Svenska Aero – båda flygbitna. Därifrån kom impulsen.

På skolan hade man uppfattningen, att större hänsyn togs till ens egna önskemål för militärtjänstgöringen, om man var mantalsskriven på den plats där man inskrevs. Jag flyttade därför mina betyg till Stockholm, men jag måste ta prästen till hjälp för att övertyga mantalsskrivarna om min lagliga rätt att bli bokförd i staden. Vid inskrivningen begärde jag och blev också tilldelad Marinens Flygväsende. Jag ryckte in till Malmslätt och fick ikläda mig F3:s nya fältuniform. Redan i oktober flyttades jag till Stockholm och placerades vid den institution, som då bar namnet Flygstyrelsens Tekniska Byrå med förläggning på Skeppholmen.

Den nya fältuniformen syntes vara okänd på Skeppsholmen. En kväll inträffade därför den unika händelsen, att vakthavande furiren vid min inpassering stegade ut och gjorde honnör för menige Nyberg!

På flygstyrelsen arbetade jag som biträde åt nuvarande styresmannen vid CVV, flygdir. Nils Söderberg. Tekniska byråns kontrollavdelning svarade bl. a. för kontrollen på Svenska Aero.

I april månad 1927 efter 260 dagars

värnplikt fick jag omedelbart anställning vid dåvarande flygverkstaden i Stockholm, förlagd till Örlogsvarvet.

Marinens Flygväsende uppgick i F2 vid Flygvapnets uppsättning 1926 och planerna på CVV kom till samma år. Jag överfördes i samband med CVV:s uppbyggnad dit i november 1927 och arbetade som kontrollingenjör under dåvarande l. flygingenjör E. Sjögren. År 1931 blev jag verkstadsingenjör.

Vid CVV byggdes flygplan på licens. Det var något helt nytt för mig, detta att få bygga flygplan och sedan ibland följa dem under kontrollflygningarna. Serierna som byggdes var inte så stora. Ändringar förekom även på den tiden i mångfald och man ondgjorde sig däröver då lika mycket som nu.

Flygplanen flögs till verkstaden för översyn och hela flygplanet med motor och utrustning översågs på samma verkstad. Sjöflygplanen landade under vintern på isen. Var den jämn och t. o. m. snöklädd gick landningen utmärkt. Knagglig is kunde skada flottörerna. Något utbytessystem fanns dock ej. Varje flj hade sina motorer och byte mellan flottiljerna förekom ej. Instrumenten var nummeruppföljda för varje flygplan och det gällde att se till att de kom tillbaka till rätt plan. Flygning under vintern förekom i minimal utsträckning och översynerna skedde därför till största delen under vinterhalvåret. Utfyllnadsarbeten erfordrades därför under sommaren och det var då flygplantillverkningen sattes i gång. Flygplankroppen och vingarna var klädda med tyg och flygplanet klädde om helt varannat år. Det skrapades och målades precis som andra flytetyg, säger direktör Nyberg skrattande.

Kravet på den tiden var främst att man hade ett flygdugligt plan, en bra förare och god beväpning. Instrumenten var fåtaliga, men det fanns dock radiomottagare samt sändare för telegrafi. Generatoren för radioanläggningens kraftförsörjning drevs av en särskild propeller. Radiomaterielen översågs på CVV radioverkstad.

Efter krigsutbrottet fick jag order om förflyttning till F5, Ljungbyhed, som karingenjör. Dit kom jag 1 april 1940. Så efter en vecka på F5 kom den 9 april. Kåren evakuerades upp till Mellansverige. Provisoriska lokaler ordnades och skolan gick som vanligt. Det var ett hårt jobb, men samtidigt roligt. Genom inmönstring av civila flygplan hade kåren då ett betydligt

större antal flygplan än både tidigare och senare.

I samband med arbetet i Stockholm att centralt starta en förrådssektion förflyttades jag till huvudstaden. Det var redan tidigare bestämt att materialförrådsverksamheten skulle handläggas centralt. Flygvapnets utbyggnad krävde en bättre överblick över tillgängliga resurser. Därigenom kunde också vinnas ett bättre utnyttjande av de ganska stora medel, som ligger bundna i material.

Den förste förrådsdirektören var Erik Forslund, som hade befattningen under åren 1943–1945. Den 1 juli 1945 efterträdde jag Forslund och fortsatte utbyggnadsarbetet. CFA uppsattes 1947 och anknöts till FF för att sedermera övergå till bli en byrå i förvaltningen. Det gällde först att klara ut organisationen. Jag tjänstgjorde i Stockholm till 1 juli 1946. Redan då hade jag många goda medarbetare. Arbetet krävde stor samhörighetskänsla.

En del av de centrala verkstädernas förråd överflyttades till centralförrådet. Cv i Malmslätt och Västerås hade tidigare klarat flottiljernas materielproblem. Nu byggdes centralförrådet upp med denna materiel och nyan-skaffning. En så stor verksamhet krävde mycken omtanke. Våra kunder ville ha materielen på en gång. Nu när man fått en ny organisation kunde man skärpa sina krav på snabb service. Den 1 juli 1947 trädde den nya organisationen i kraft.

Direktör Nyberg kom direkt in i flyget redan under sina första dagar i Malmslätt, där allt andades "flyg". Har denna omedelbara kontakt suddats ut med åren?

– Nej, säger direktör Nyberg, all materiel berör "flyg" och är därigenom alltid inspirerande. Det gäller lika mycket idag som tidigare för vår del att hjälpa till att hålla flygplanen i luften.

– Hur är det med flygromantiken, har den funnits och kanske försvunnit med åren?

– Romantik har det aldrig – varken nu eller tidigare – funnits plats för i arbetet. Man har levt med i flyget som i en arbetsfylld uppgift. Att man sedan hört historier om flygarbravader – det är en annan historia.

Intervjun är slut. Det fasta handslaget är en maning till pennan att fara varligt fram på papperet och några skilja romantik från verklighet.

Old Jim.



Helikopter reste mast på 2 ton

Text och foto: Arne Norberg

Vid CVA har man med helikopters hjälp gjort försök att bygga upp radioanläggningar. Försöken har visat att helikopter medverkar till att göra arbetet lättare och framför allt snabbare. Här följer en bildsvit från försöken.

1. Helikoptern utnyttjas både till

transporter och lyft. Här kommer ett radiostativ vägande 300 kg. singlande genom luften. Helikoptern är av typ Alouette II.

Stativet ställs ner direkt i hyddan, som ännu saknar tak.

Inom några minuter anländer taket och lägges på hyddan.

2. Även resning av mast utför helikoptern.

3. Mastresningsförsök har även gjorts med en helikopter av typ Sikorsky S-62. En 50 m mast vägande 2 ton restes.

4. Helikoptern klarade sin uppgift med glans.

Har Ni Edra värdeföremål i säkert försvar? Om Ni hyr ett kassafack i Arboga Sparbank får Ni ett effektivt skydd mot stöld och brand för 4 öre om dygnet.



ARBOGA SPARBANK

Exp.-tid: 9.30-15

Lördagar o. helgdagsaftnar 9.30-13

Fredagar även 16.30-18



Henry Jersby:

"Bara en blåslampa"

Då jetmotorerna introducerades i Sverige i början på 50-talet – då benämnda reaktionsmotorer – var uppfattningen den hos många, att en revolution beträffande reparations- och översynsarbetet på flygmotorerna var i annalkande. Man ansåg att motorer utan vevaxlar, vevstakar, kolvar, kamaxlar och ventiler etc hade blivit så enkla konstruktivt sett, att stora belopp skulle kunna sparas på reparation och underhåll. I denna dröm fanns också på vinstkontot en avsevärt längre gångtid på jetmotorerna än på de då vanliga kolvmotorerna. "Det är ju bara en blåslampa och de brinner ju så länge det finns bränsle". Men det är tyvärr på samma sätt med den tekniska utvecklingen och tidens krav på denna, som det är med den ekonomiska utvecklingen och kravet på ökad standard, de har svårt att anpassa sig till varandra – att hålla takten.

Även om vi i dag har flygplan, som flyger med en hastighet av 1,5–2 gånger ljudets och mer, så är det inte tillräckligt. När kommer vi förresten att flyga tillräckligt fort? Tekniken kommer alltid att vara efter med hänsyn till utvecklingens krav.

Beträffande jetmotorerna så är problemet för konstruktörerna i korthet, att det inte finns material för de höga temperaturer, som skulle behövas för att tillvarata värmeenergien i de bränslen som användas. Vid förbränningen alstras en temperatur på ca 2.000° C, men för att skydda materialet i förbränningskamrarna och turbinens ledskenor och skovlar måste gasmassan tillföras kylluft, så att den gas som sveper efter förbränningsrummens väggar och som går genom turbinen kan hålla en temperatur på max 700–725° C. Om, trots alla svårigheter, materialet skulle komma fram, så blir frågan aktuell att göra ett billigt och mer energigivande bränsle och så ännu värmebeständigare material etc.

Eftersom den temperaturökning, som kan tillåtas i gasmassan innan materialet förstöres, är mycket liten, så inses, att en störning i kylluftstillförseln, eller i bränslets reglersystem kan få, och ganska ofta får följder, som

inte är önskade. En temperaturstegring på 25–50° C är tillräcklig för att förstöra hela turbinen, med stora materialkostnader till följd – i lyckligaste fall. Enbart materialkontot för en förstörd turbin på en RM2-motor går på omkring 25.000 kr. och på en RM6-motor troligen omkring 75.000 kr. Men det finns dyrare reparationer på en modern jetmotor. RM6-motorns axialkompressor, som består av 15 kompressorsteg och lika många ledskenesteg, har tillsammans 2.700 kompressorblad och ledskenor. Om ett främmande föremål, en fågel, en bult eller mindre verktyg av en olyckshändelse kommer in i kompressorn, så kan materialkostnaderna komma upp i en storleksordning av 100.000–200.000 kr. Och sådana händer!

På tal om kompressorblad etc, så kan det kanske vara på sin plats att nämna hur omfattande arbetet vid en översyn med enbart dessa och turbin-skovlar och ledskenor är. Antalet blad och skenor i hela rotern är i runt tal 3.000 st. Då varje blad och skena skall genomgå ca 20 arbetsoperationer vid en normal översyn, blir totala antalet operationer 60.000 för ett enda set blad och skenor, innan de på nytt kan monteras. Hur många blir det då under ett år på en motorverkstad av CVA:s storlek. Det blir i varje fall åtskilliga miljoner operationer.

Materialkostnaderna för själva översynen är mycket höga på de moderna motorerna, ca 75 % av totalkostnaden, men de kräver också stora insatser ur teknisk synpunkt. "Blåslamporna" behöver nämligen komplicerad apparatur för sin bränsleförsörjning under olika flygförhållanden, apparatur för omställning av kompressorernas inloppsledskenor, för luftavtappning från kompressorn, för uppvärmning och avisning av vissa partier av motorn, ett komplicerat startsystem o. s. v. Dessutom tillkommer efterbrännkammaren med ett eget komplicerat bränsle- och hydraulsystem. Enbart utrustningen för provning av all denna apparatur kostar mellan 1,5 och 2 miljoner, provbocar med utrustning omkring 3 miljoner, specialverktyg 1 miljon och speciell verkstadsutrustning 0,2 miljoner. Kostnader för lokaler ingår inte i dessa siffror. I posten speciell verkstadsutrustning ingår bl. a. en specialugn för värmebehandling av detaljer tillverkade av Niminic-plåt, som skall reparationssvetsas. Ugnen kommer att

kosta 100.000 på plats. Under ett motorprov med RM2B inklusive efterbrännkammare förbrukas ca 5.000 l bränsle, med RM6 ca 15.000 l.

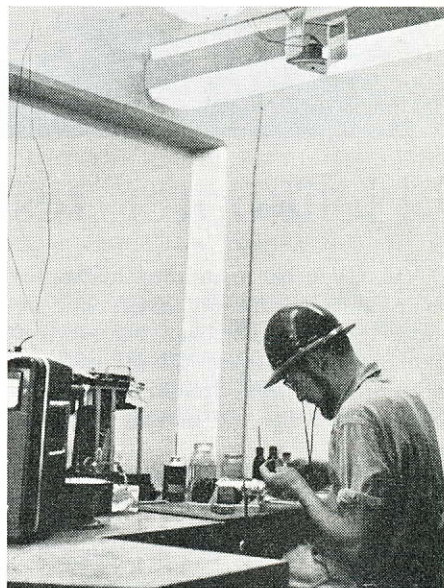
En bättre bild av kostnadsutvecklingen på översynsarbetet och relationerna mellan arbetskostnad – materialkostnad visar fig. 1 nedan. Den visar att en RM2-motor kräver 480 arbetstimmar en RM2B 560 timmar och en RM6-motor 900 timmar. Kostnaderna för resp. motoröversyn är 17.000, 20.000 och 75.000–100.000 kr.

Men man gör inte jetmotorn rättvisa om man inte ställer den i relation till kostnaderna i de stora sammanhangen, och då blir bilden trots de kostnadskrävande översynerna säkert mera sympatisk, även om man fortfarande delvis också har brustna illusioner om de långa gångtiderna mellan översynerna.

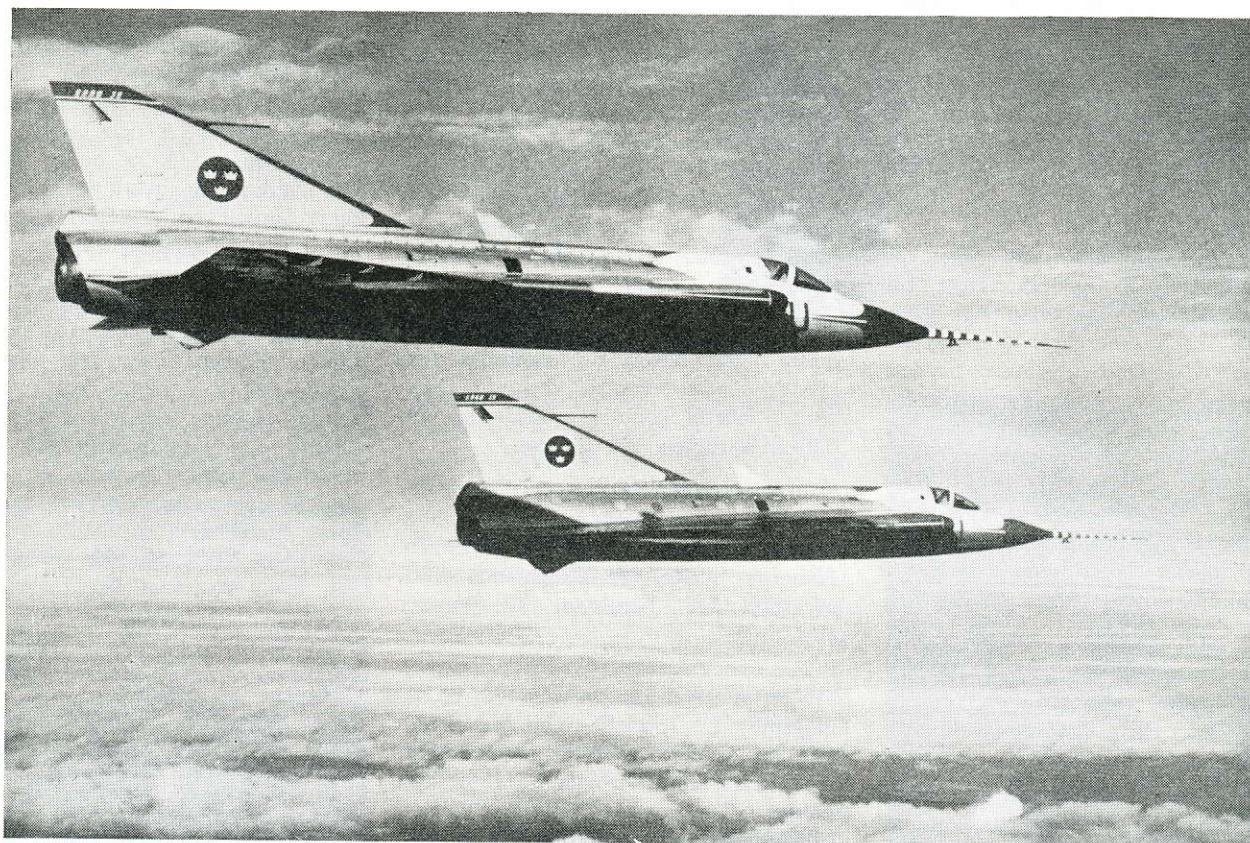
Risken för att redan för mycket spaltutrymme har använts finns och därför kanske dessa frågor kan behandlas i ett annat sammanhang, liksom frågan vad man gör med en "blåslampa" under en översyn.

"Fig. 1 nedan" återfinnes i bilagan Trollungen.

—//—



Under sommarens soliga dagar blev det på en del avd. i Berget otroligt varmt. Uppfinningsrike Bo Engdahl ordnade i brist på negerboy med fläktande palmblad med en stor fläkt i taket. Med tanke på den i högsta grad provisoriska upphängningen försåg sig Bosse med gruvhjälm.



J 35 DRAKEN

är utrustad med

ROLLS-ROYCE

AVON

turbojetmotor

Avon motorn tillverkas på licens i Sverige av Svenska Flygmotor AB

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND.

FLYGMOTORER • BILAR • DIESEL- OCH BENSINMOTORER • RAKETMOTORER • ATOMREAKTORER

Generalagenter: Salén & Wicander AB, Stockholm 14. Tel. 63 14 00



Vid slutet av 1958 skrev jag att 1959 skulle bli ett ur CVA:s synpunkt händelserikt år beträffande ombyggnadsarbeten m. m. Allt, som vi ville skulle ske, har naturligtvis inte skett, men sluträkningen den 31 dec. 1959 kan attesteras utan alltför stora anmärkningar från granskarna.

Instrumentverkstaden

Norra änden av verkstadstunneln har moderniserats och iordningställt. Till följd av att arbetsvolymen här kommer att öka väsentligt är det nödvändigt med ytterligare utrymme. Förden-skull skall kurshorisontgyroarbetena överlämnas till CVM. Härigenom friställes lokaler, som kommer avd 257 till godo.

En grundlig undersökning av utrymmena, såväl beträffande verkstad som kontor, pågår. Först sedan denna är klar kan "spaden sättas i marken".

Elverkstaden

I tunnel II skall mittpartiet omdisponeras. Detta sker sedan de i övervåningen på filarverkstaden pågående arbetena bli färdiga.

Rörprovningen har visat sig för liten redan och kommer troligen att växa ut i anslutning till nuvarande utrymmen.

De i fjol omnämnda utrymmena för ekofri provning måste iordningställas inom snar framtid. En större omdisponering, som berör stora delar av verkstaden, är under arbete.

Motorsektionen

Verkstadsmässig är tunnel II och III färdiga. I samband med att apparatverkstaden tar sina nya utrymmen i besittning skall de nuvarande göras om till förrådslokaler.

Verkstadssektionen

Brännkammarverkstaden är nedflyttad i undervåningen.

I början av året slutar arbetena med Saab-detaljerna. Det härvid frilagda utrymmet ingår i den under elverkstaden omnämnda omdisponeringen.

Planeringsavdelningens och produktionskontorets

lokaler blev programenligt färdiga. Utrymmena där dessa avdelningar tidigare inrymdes samt vapenverkstadens lokaler är färdigplanerade och blir iordningställda efterhand som driftsavdelningen hinner.

Laboratoriet

De av laboratoriet använda lokaler i övervåningen har överlåtits till HC. I stället har nya lokaler för laboratoriet gjorts i ordning i undervåningen. Röntgenanläggningen har uppmonterats i härvid avsedd lokal.

Telehallen

Porten mot öster har igensatts och tätats för att möjliggöra hopbyggnad av de två läktarna. Den "byggnad" som rests mitt på golvet är endast provisorisk. Hur det blir med kontorsutrymmena i övrigt är i viss mån beroende av den utredning, som nämnts under Elverkstaden. Troligen kommer den provisoriska byggnaden att behöva utökas i avvaktan på slutlig lösning.

"Radarbaracken"

måste ännu någon tid användas som kontor för el-tekniska kontoret. Med hänsyn härtill kommer nödvändiga anpassningsarbeten att utföras.

Kontorsbyggnaden

Såväl konstruktions- som normaliekontoret erfordrar större utrymmen. Planerna härvid är färdiga och iordningställandet beräknas ske under 1960.

Vår verkstad är mitt i en omdaningsperiod, speciellt vad det gäller motor- och elarbetena. De, som arbetar med dessa omplaneringar, är f. n. hårt belagda och gör sitt yttersta för att tillfredsställa alla önskemål. Deras möjligheter är dock begränsade både vad det gäller kapacitet och ekonomi. Jag är övertygad om, att när vi kommit över 1960, blir "servicen" från dessa arbetsgrupper väsentligt bättre.

Ett Gott Nytt År grundat på gott samarbete och god vilja ber jag få önska Er alla!

—//—

Ah.

Hört i matkön

Rune vände sig om till Kille och ville växla 50 öre i tioöringar. Det fick han och tackade med en kommentar.

— Det är bra att ha någon i närheten, som har pengar.

Kille blev inte svaret skyldig.

— Med andra ord — du har kapi-talet bakom ryggen.

Hos psykiatrikern.

Doktorn: — Varför håller ni på och knäpper så där med fingrarna?

Patienten: — Det håller tigern borta.

Doktorn: — Ja, men det finns ju inte en tiger på 10.000 kilometers avstånd.

Patienten: — Jag vet. Effektivt eller hur!



Yrkesinspektören Gösta Sandahl, chef för Yrkesinspektionens 2. distrikt efter framlidne yrkesinspektören Ernst von Post, gjorde sin första inspektionsförrättning vid CVA och UHF torsdagen den 13 augusti 1959. Sedan styresman O. Dahlin och överingenjör A. Högfeldt lämnat en orientering om CVA och dess arbetsuppgifter företogs en inspektionsvandring genom verkstäder-na. Härvid sammanträffade yrkesinspektören med bl. a. huvudskyddsombuden Sidmar, Breid och Öhrn vilka också deltog i några korta överläggningar rörande de nya materialslagen Teflon och Araldit och där yrkesinspektören också lämnade en del värdefulla anvisningar om hanterandet av dessa material.

Under sitt besök fick yrkesinspektören även bevittna den realistiskt anordnade slutfasen i den kurs i räddningstjänst för Arméns helikopterorganisation, som under l. brandmästare Lif, FF, ledning var förlagd till CVA.

Efter inspektionsförrättningen uttalade hr Sandahl sin stora tillfredsställelse för de goda intryck hans första besök vid Flyget i Arboga hade givit.



Skyddsing. Nils Lifvendahl och yrkesinspektören Gösta Sandahl är överens om att gott samarbete kräver god vänskap.



Terminsavslutning med lärlingsskolan

Tretton elever vid CVA Verkstadsskola samlades en kväll i oktober på KFUM:s elevhem för att mottaga sina avgångsbetyg. Medan téet serverades och smörgåsbrickorna vandrade runt bordet hälsade elevhemmets föreståndare Werner Larsson gäster och elever välkomna på sitt speciellt wernerska sätt. Efter en titt på TV, som kvällen till ära bjöd på flygprogram från Farnborough, kom den högtidsstund, då de avgående eleverna fick mottaga diplom och slutbetyg. Styresman Dah-



Verkstadsskolans förest. Holger Mörk flankerad av lärarna Erik von Köhler och Karl Davidsson.

lin gav en del allvarsord på vägen ut i förvärvslivet. Han framhöll för eleverna, att de fått en stabil grund att bygga på, men att det kunde finnas anledning att förstärka grunden exempelvis genom studier. Han önskade dem all lycka i deras fortsatta verksamhet, tackade dem för den tid de varit i yrkesskolan och uttalade förhoppningen, att de skulle stanna kvar i företaget.

Överingenjör Högfeldt önskade också eleverna hjärtligt lycka till.

– Innerst inne önskar vi, att ni ska trivas på CVA och att ni ska vara intresserade av ert arbete. Nu behöver vi er på CVA och ni är hjärtligt välkomna, avslutade överingenjören sitt tal till eleverna.

Verkstadsskolans föreståndare Holger Mörk drog en parallell mellan skol-

Bakre raden: Nils-Göran Sjöberg, Ake Wikander, Rolf Sparw, Sven Erik Hult.

Mellersta raden: Hans Larsson, Ossian Gustafsson, Per-Olof Fors, Sven Ake Mattisson.

Främre raden: Bertil Axelsson, Svante Eriks-son, Hans Nordmark, Rolf Persson.

Fotografen Sven Erik Brolin borde ha varit med på bilden.



gången och en orienteringslöpning, där han själv var den som lagt upp banan och nu väntade på kritiken. Han talade om det goda kamratskapet.

– Jag hoppas, att ni inte skall tappa tävlingslusten utan fortsätta mot nya tävlingsmål, slutade Mörk.

Som en personlig gåva fäste han därefter en nejlika med blågult band på elevernas rockslag.

Eleven Sven Mattisson talade fritt ur hjärtat, varvid han först vände sig till husmor Tekla Isaksson och föreståndaren Werner Larsson.

– Det är med ett visst vemod, som vi skiljas härifrån, sade Mattisson och framförde elevernas tack för god vård.

– Det är nog inte så lätt att vara lärare, konstaterade han vidare, då han tackade lärarna.

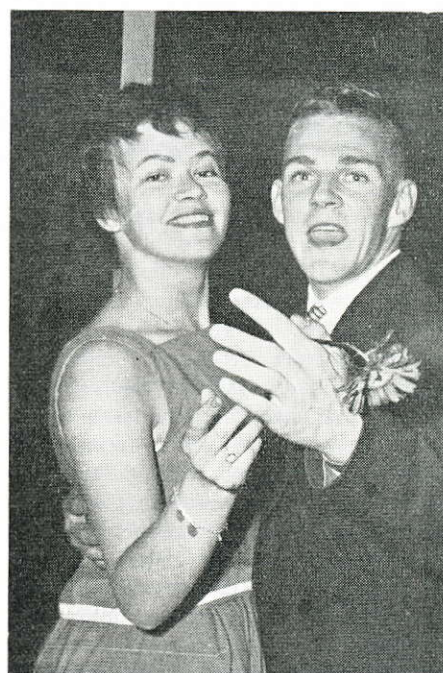
Till sist tolkade han elevernas tack-samhet mot företagsledningen för att den håller en sådan skola, som CVA verkstadsskola.

Följande elever tilldelades avgångsbetyg:

- 2158 Axelsson, telemontör.
- 2159 Brohlin, motormontör.
- 2092 Ericsson, motormontör.
- 2136 Forss, maskinarbetare.
- 2154 Gustavsson, elmontör.
- 2155 Hult, telemontör.
- 2139 Larsson, instrumentmakare.
- 2153 Mattisson, telemontör.
- 2160 Nordmark, motormontör.
- 2156 Persson, maskinarbetare.
- 2116 Sjöberg, instrumentmakare.
- 2157 Sparw, telemontör.
- 2152 Wikander, telemontör.

Ewert Skoglund avslutade kvällen med att spirituellt kåsera om en resa i Spanien.

Old Jim.



Svante sjunger Kerstins lov i höga toner.

–11–

BERGTROLLET

Personaltidning för
Centrala Flygverkstaden och
FF Underhållsavdelning Förrädsbyrån
Arboga

Redaktör:

John Eklöf
avd 642, tel. 190

Redaktionskommitté:

Hugo Dahlström, John Stéen,
Karl-Axel Jansson, K. O. Sundvall,
Gunnar Fried, Olle Winberg

Helikopter på snabb frammarsch

Svenska militärflyget rekryterade många av sina första flygofficerare från Marinen. I dag - 30-talet år senare - har Marinen egna flygplan med flygutbildade marinofficerare vid spakarna. Det är helikopterflyget, som smugit sig in bland kryssare och jagare. CVA fick sitt första helikopterjobb just från Marinen. Det var en Vertol - populärt kallad Bananen - som i höstas gjorde ett besök för att få teleutrustningen kollad. Bergtrollet gjorde ett besök på maskinen och fick vid ett senare tillfälle följa med på en tur.

Den gästande helikoptern var en Vertol 44, och ingår i 1. helikopterdivisionen. Löjtnant Robertsson berättade om marinflyg och om Bananen. Marinen bedriver egen förarutbildning fr. o. m. i år. Tidigare har utbildningen bedrivits i privat regi. Före helikopterutbildningen får de blivande förarna en grundläggande flygutbildning på 50 timmar. Det kan bli samarbete med Flyget i denna utbildning. Vi har utbildat två helikopterförare åt Flyget för Alouette.

Det är svårt att flyga helikopter. Stabiliteten kräver stor uppmärksamhet och man har båda händerna bundna. Konsten är att få maskinen att uppföra sig som man vill i luften. Bananen saknar den propeller, som är avsedd att motverka vridmomentet. Den har två rotoror, som roterar åt var sitt håll. Härigenom motverkas vridmomentet. De båda rotorerna är synkroniserade och överlappar varandra. Maskinen har flottörer och landar lika bra på vatten som på land. Normalt går man dock inte ner på vattnen utan flottörerna finns där för nöd.

Bananen har en motor på 1.425 hkr och normal marschfart är 150 km/tim, maxfart 200 km. Normal bränslemängd är 1.800 pound, vilket räcker för 3 timmars flygning. Extratank kan medföras. Medförd bränslemängd får avpassas efter hur mycket last man räknar med i uppdraget. Planet tar 20 passagerare jämte två mans besättning. Det kan som ambulansplan ta 12 bärrar och har plats för två sjukvårdare. En bensindriven heater sörjer för att ingen behöver frysa ombord. På sommaren kan det bli otroligt varmt - då är det för mycket med badbyxor.

För den som hänger i luften finns ju alltid problemet nödlandning, om man skulle råka få motorstopp. En helikopter landar, om motorn stannar, precis som ett vanligt flygplan gör.

Foto: Erik Persson.

Bananen klar för start.



Man går ned i glidflykt - rotorerna hålls då i gång - till lagom höjd och så droppar man ned.

Förfärligt enkelt, tänker man, när man hör löjtnant Robertssons beskrivning av en landning utan motorkraft. Men man kan vara säker på att det fordras erfarenhet för att klara ett sådant prov. Belysande är att en stor del av utbildningstiden går ut på att lära förarna nödlanda. Ombord på Bananen finns också en högbåtsman - l. mekaniker Dahlkvist. Han berättar om helikopterns lyftutrustning.

Planet har en hydraulvinsch, som lyfter 170 kg. Till den finns en lyftlina på 100 fot. Gäller det att fira folk ombord, har man en sele, som kopplas till linan. I stället för vinschen kan en dragkrok kopplas in, när man exempelvis vill bogsera fartyg. En lastring under planet använder man vid tyngre lyft. Helikoptern lyfter och flyger med laster upp till 2.225 kg. Som exempel kan nämnas, att man en gång lyfte en flygplanmotor efter haveri i ett kärr.

Löjtnant Robertsson ger också en del exempel på hur helikoptern användes i räddningstjänst. Under den svåra vårfloden deltog man i Värmland för att flytta befolkningen från svårt utsatta områden, men framförallt deltog man i transporter av livsmedel till isolerade familjer. En helikopter står ständigt i beredskap för räddningstjänst.

En Vertol kostar omkring 1,5 milj. kr. Översyn sker efter 25 timmars flygning och helikoptern är dyrare i underhåll, än ett vanligt flygplan.

Lyfter som en hiss, startar som en bil, flyger hur som helst.

En kulan novemberdag satt jag i Bananens förarhytt bredvid löjtnant Jan Stommel. Man hade just startat motorn för varmgång. Efter en stund började de jättelånga rotorbladen långsamt snurra runt. Hastigheten ökade och snart snodde de med ett vinan-

de ljud, så snabbt att man endast förnam dem som en grå skugga mot himlen. Det vinande ljudet övergår i hårt buller och hörlurarna åker på - dels som hörselskydd och dels för radiokontakten. Vi har kontakt med trafikledare Molander. Så börjar det. Löjtnant Stommel fixar med sina spakar och vi stiger rakt upp några meter och åker vår egen taxibana ut till startbanan. Där står vi lugnt och stilla tills vi får klart-start-order från Molander. Föraren fixar med sina spakar igen och så startar vi med samma känsla, som man sticker iväg med sin bil. Skillnaden är att vi samtidigt med rörelsen framåt också stiger relativt snabbt.

Flygfältet blir allt mindre. Kvarnsjön, Lillsjön och Kroksjön är annorlunda till formen, än jag trodde. Så många öar Kvarnsjön har. Jaså, Hjälmarens sticker iväg så långt österut. Bondens åkrar ser så fina ut, men varför har han inte tagit bort den enda lilla stenen på åkern. Den kunde han väl ha stoppat i fickan, när han gick hem till frukost. Å nej, det är naturligtvis en bergknalle på så där 10-15 ton. Tittar jag åt vänster ser jag Mälarens i dagens tunga dis mer än vanligt gråa vatten. Jag kommer nu att säga, att arbogatrakten har inga stora skogar utan en stor slätt med små skogsdungar. Jag kommer också att säga, att Arboga ser bra ut från så där 500-600 meters höjd. Allt snyggt och prydligt. T. o. m. Ekbackens barracker såg riktigt idylliska ut med sina röda tak.

Nu är flygkänslan densamma som i ett vanligt flygplan med låg marschfart. Men löjtnant Stommel visar snart, vad en helikopter kan. Vi får order att gå in över flygfältet. Vi går in i en högersväng och så över fältet skakar kärran som en bil på en tvättbräda. Föraren har helt enkelt bromsat in planet och vi står blickstill med hjulen tre meter över fältet. Så börjar det skojiga. Vi flyttar oss på

Helikopterrekord

Den ryska helikoptern Mil Mi-6 har satt två nya rekord genom att lyfta 5.005 kg. till 5.500 m och 10.010 kg. till 4.900 m. Maskinen, som är världens största helikopter, drivs av två Soloviev TB-2BM gasturbiner på 4.700 hk vardera. Rotorn är fembladig.

(Saxat ur "Flugan",
Flygpojkmans tidning)

samma höjd i sidled, följer skogskanten utmed fältet och snor runt skogsdungen ungefär som en traktor. Rotorbladen ordnar med en extra höststorm. Löven lossnar från trädens grenar och sticker ut i luften som en fågelsvärm. En bonde står vid sin traktor och tittar förundrad på oss, men skrattar glatt, när löjtnant Stommel vinkar åt honom.

Vi stiger åter och ser Arbogas tre dominerande punkter: Heliga Trefaldighets kyrka, silobyggnaden och sop-tippens rökslinga. Vi ser också Säterbo kyrka i sin idylliska omgivning, kanalen med sina slussar och sexans livremsmala band med en och annan lek-saksbil. Den provande personalen begär en gungande rörelse och nu får man en känsla av, att vi har en sjöman vid förarspaken. Krängningen är perfekt. Vi möter vågen och stiger med en samtidig lutning åt vänster. Vi går ned i vågdalen och får en lutning till höger o. s. v. Löjtnant Stommel såg ut att trivas.

Uppdraget var slutfört och snart låg Bananen åter några meter över fältet. Föraren fixade med sina spakar, helikoptern snodde runt, vände och backade. Vi hängde nu över uppställningsplatsen och så åkte vi hiss ned så elegant, att man inte kände att planet tog mark.

Old Jim.

Arbetarskydd lönar sig



Utflyktsdeltagarna samlade i Tekniska Muséets stora hall. Utmärkte guiden Karlsson delar med sig av sitt myckna vetande.

En solig sommarsöndag i månaden augusti rullade en röd buss ut från Arboga med Stockholm som mål. Det var tidigt på morgonen och ganska fridfullt i bussen. Rulle från Ytbehandlingen skrattade stillsamt åt Lifvendahls första morgonhistoria, gubbarna på Maskinverkstaden hade samlat sig akterut kring morgonkaffet och grabbarna på Filarverkstaden hade fått igång kortspel, men det var inte någon riktig fart på kortlapparna.

Färdledaren Nils Lifvendahl sitter en stund bredvid mig och berättar.

– Jag hade länge funderat på om man inte kunde pröva nya vägar för att belöna de avdelningar, som lyckas hålla olycksfallen borta från arbetsplatsen under långa tider. Jag drog upp förslaget om en bussutflykt. Förslaget vann företagsledningens gehör

och nu är vi alltså på väg – avdelningarna 110, 180 och 810.

Ja, vi var på väg. Vi for genom Eskilstuna och kom till Julita, där det blev kafferast. Den friska barrskogs-luften och termosflaskans kaffe piggade upp. Vi kom till Stockholm och Tekniska Muséet. Där stannade vi några timmar bland teknikens åldriga under – timmar som borde ha varit dagar, tyckte många. Magen började knorra och den röda bussen förde oss åter till stadens centrum. Det blev lunch på Berns. Därefter fri eftermiddag och enligt överenskommelse samling kl. 22 för återfärd.

Eftermiddagstimmarerna gick fort och snart satt vi åter i bussen – nu med Arboga som mål. Kvällens upplevelser räckte som samtalsämne en god bit på vägen. Batteri-Pelle och Rune Mattsson hade enligt egna uppgifter varit i Vällingby och sålt ägg och kycklingar. Att döma av deras glada nunor hade de gjort lysande affärer. Allsängen klingade frisk och när sångarna började tröttna tog Rune Mattsson och Nils Lifvendahl hand om underhållningen – beundransvärt outtröttliga.

Fullmånen lyste genom rutorna och ett gnistrande norrsken lyste upp himlavalvet. Rulle Eriksson satt tyst och beundrade skådespelet. Så lutade han sig över ryggstödet mot mig och lät-tade sitt hjärta:

– Det här är en av de mest lyckade dagar vi varit med om!

Old Jim.

God Jul och
Gott Nytt År

önskar

ARBOGAORTENS KÖPMANNAFÖRENING

Glad utflykt för UHF:are

I arla morgonstunden, närmare bestämt kl. 6.00 den 29/8, samlades ett trettiotal UHF-are för att delta i en av sociala kommittén arrangerad studieresa till CVM, F3, Jägarvallen och Linköping. Trots den tidiga timmen voro deltagarna hör- och synbarligen på ett strålende humör när färden mot söder startades över Tjällmo-Borensberg. Det goda humöret höll i sig under hela färden och härtill bidrog säkerligen de goda sångarna med flickorna i teten samt munspelspelande Staffansson.

I Tjällmo gjordes en rast för inmundigande av kaffe med dopp å café Solgården, ett mycket uppskattat inslag. Det kändes otvivelaktigt skönt att få litet inombords och att få räta på benen ett slag.

Det dröjde sedan ej länge förrän vi voro framme vid CVM där vi mötogs av ciceronerna herrar Hagström, Lindstrand, Torenstam och Widman, vilka ledde rundvandringen genom CVM som började med en vandring genom administrationslokalerna och fortsatte med besök å de flesta verkstadsavdelningarna med avslutning i provbocksanläggningen för jetmotorer där motorer som varit inne för över- syn noggrant testades innan de åter få inmonteras i flygplanen. Vi fick en mycket sakkunnig och intressant redogörelse för denna anläggnings funktion.

Sedan besöket vid CVM avslutats intogs gemensam lunch å KFF elevhem där föreståndaren Hofstedt ord-

nat det hela både gott och trivsamt.

Efter lunch snabbstart till F3 där flyghistoriska museet besöktes varvid vi fick bekanta oss med flygplan och motorer från flygets barndom. Gör man härvid en jämförelse mellan dessa och t. ex. Amerikas X-15 är det inte utan att man hissnar vid tanken på teknikens utveckling inom flyget på några få årtionden och undrar var det hela skall sluta.

På F3 besöktes även en modern instruktionsverkstad.

Från F3 ställdes färden till UHF depåförråd vid Jägarvallen, en plats som väl de flesta deltagarna hört talas om och kommit i beröring med i tjänsten men ej tidigare haft tillfälle besöka.

På hemresan gjorde vi en avstic- kare till "Gamla Linköping" ett område i södra utkanten av Linköping dit, vid sanering av staden, gamla historiska byggnader flyttas och åter- uppföras i tidsenlig miljö. Invändigt moderniseras husen och bebos huvud- sakligen av gamla hantverkare och pensionärer. Området har bl. a. såväl egen bank som postkontor. Något för Arboga att ta efter?

Hemresan företogs sedan över Norrköping-Katrineholm och Kungsör? Deltagarna i resan be att till chefer och ciceroner vid de besökta platserna samt till arrangörerna få framföra ett varmt tack för att de beretts tillfälle att företa denna i alla avseenden givande och intressanta studieresa.



Glada utflyktsdeltagare utanför grindarna vid den vackra infarten till CVM.

Säkerhets- tjänsten



Ur *Hemvärnets* oktobernummer har vi saxat nedanstående tankvärda akt- stycke:

AKTUELL SPIONHISTORIA EFTER URGAMMALT MÖNSTER

Översatt och sammanställd efter en schweizisk försvarsskrift.

En schweizisk löjtnant B. deltog i augusti 1957 i en sällskapsresa från Bern till Tjeckoslovakien. Reseledare var en ung, skön änka fru S., anställd i den tjeckiska, statliga resebyrå CEDOK.

Från löjtnant B:s sida blev det "kärlek från första ögonkastet". Fru S. sade ingalunda nej till löjtnantens närmanden. Hon visade honom till och med ett sådant förtroende, att hon avslöjade att hon arbetade för den tjeckiska underrättelsetjänsten och hade att till denna avge skriftlig rapport om varje utländsk deltagare i sällskaps- resorna.

"Det förtroendefulla avslöjandet" gjorde den intellektuellt sett inte så välutrustade löjtnanten än ivrigare. I november 1957 inbjöd han fru S. till ett flera dagars besök i Bern och i april 1958 träffades de ånyo i Prag.

Nu kom de överens om att gifta sig.

Men fru S. måste ju ha särskilt ut- resetillstånd ur det kommunistiska Tjeckoslovakien för att få gifta sig i Schweiz. Löjtnant B. uppvaktade för ändamålet behöriga myndigheter. De ställde sig rätt förstående till saken men ett villkor var att löjtnant B. skriftligen förpliktade sig att "arbeta för den Tjeckoslovakiska republiken". Myndigheterna tillät till och med den kärlekskranke unge officeren tillfoga reservationen "dock inte mot Schweiz".

Nu var fällan gillrad. Andra akten i det tragikomiska skådespelet kunde börja - helt efter mönstret i de triviala spionhistorierna.

Hemkommen till Bern kontaktades löjtnant B. snart av en av sekreterarna vid därvarande tjeckoslovakiska beskickning. Denne begärde, under hänvisning till överenskommelsen i Prag, att löjtnant B. skulle anskaffa en del handlingar berörande schweiziska armén. Då B. invände, att han ju fått reservera sig mot krav på att arbeta mot Schweiz, förklarade beskicknings- sekreteraren, att därom stod intet i

dennes instruktioner samt att B. i vart fall måste tänka på utresetillståndet för sin fästmö. Inför detta föll löjtnant B. återigen till föga och överlämnade under ett flertal "mystiska, tillfälliga" sammanträffanden i Prag och dess omgivningar till beskickningssekreteraren ett antal skäligen betydelselösa men dock uppgifter om schweiziska militära förhållanden. Han honorerades jämförelsevis högt – det sedvanliga inledande spionknepet! – med sammanlagt 500 schweizerfranc och med löfte om ytterligare penningbelopp för även framdeles levererat material. Närmast gällde det vissa krigsplanläggningsuppgifter för en schweizisk division (fördelning), som löjtnant B. också lovade att anskaffa. Dessförinnan skulle han dock lösa ett specialuppdrag – en resa till Västtyskland, på Tjeckoslovakiens bekostnad, för att där med stöd av personliga bekantskapers uppgifter göra en sammanställning av vissa militära förhållanden i Tyska förbundsrepubliken.

Innan löjtnant B. hann visa dessa ytterligare prov på sin enfald och karaktärslöshet slog den schweiziska säkerhetstjänsten till. B. häktades. Efter tolv dagars förhandlingar dömdes han av krigsrätt den 20 november 1958 för spioneri – enligt ett flertal lagparagrafer – till fyra års straffarbete och till avsättning m. m. Efter överklagande fastställdes domen i högre instans den 23 mars 1959.

Undersökningarna kring fallet visade, att det inte gått rätt till, då B. med sitt torftiga intellekt och sin tveklaktiga karaktär fått inträda i armén som officer. Detta enstaka misstag utsatte hela rekryteringsystemet till officersbanan för stora påfrestningar i form av generella misstänklighögranden.

Det officiella Tjeckoslovakiens uppträdande – både genom statliga resebyrån och genom beskickningen i Bern – kritiserades helt naturligt mycket skarpt i Schweiz. Händelsen bekräftar tidigare misstankar att Moskva uppdragit åt Prag att svara för den östra sektorn i spioneriet mot Schweiz och att jämväl utnyttja detta land för spioneri mot en tredje stat – allt under aktiv medverkan av beskickningspersonal.

Liksom i Sverige i snarlika fall har generella lärdomar ansetts vara: ökad vaksamhet utan spionskräck, ökad upplysning om kommunismens mål och samtliga arbetsmetoder samt medborgerlig fostran till insikt om, att även i en demokrati måste man i det kalla krigets tidevarv kunna hålla tyst om militära spørsmål, vilkas blottande kan ge en potentiell fiende fördelar.

—//—



Fredagskvällen den 2 oktober gjorde vi ett anfall på FFV i Västerås. De trogna driftvärnspojarna samt Helmer Persson deltog i övningen. Under framryckningen mot verkstaden upptäcktes vi av statspolisen, som hade sett några manna krypa fram i diket som ledde mot verkstaden. Vi tryckte hårt i diketets botten för att undgå deras sökarljus. (Tur att sommaren varit så torr så diket ej var vattenfyllt). Då de inte kunde upptäcka oss, tog de spårhundar till hjälp och då var vi tvungna att ge oss tillkänna. Sedan de fått reda på vårt uppdrag skrattade de och önskade oss lycka på framryckningen. Försvarna av verkstaden var alldeles färska, så de var i snabbaste laget. En grupp gick fram över flygfältet och upptäcktes av den fientliga posten mot den ljusblå himlen, men han rapporterade ej detta till sin chef, varför gruppen ganska ostörd kunde ta sig fram till stakeket. Med hjälp av säckar, som vi lade över taggtråden på det 1,80 meter höga stakeket, var det en lätt sak för Klang och hans unga kompisar att forcera hindret. Vi äldre tog oss över med hjälp av stegar eller grävde oss under. Sedan vi passerat hindret tog vi oss in på verkstadsområdet, som försvarades intensivt av de unga FFV-arna. När anfalls målet var taget, avblåstes striden och fienden bjöd på kaffe och smörgåsar som vi lät oss väl smaka. Innan vi skildes ordnade vi upp om ett returbesök av FFV-arna i vår vid CVA och UHF.

I denna tävling deltagar samtliga driftvärn vid flottiljer och centrala verkstäder.

Endast 4 poäng fattades för att CVA-UHF dv. skulle erövrar major Remahls vandringspris för alltid.

F 6 blev årets segrare och har därmed samma antal in-teckningar som CVA-UHF dv. Vandringspriset skall erövrar tre gånger för att bli ständigt egendom.

In-teckningar: F6 2. CVA-UHF 2. F15 1.

I verkstadsdirektör Bjarnholts vandringspris leder CVA-UHF på 47 poäng tätt följda av F6 på 45 p., F15 36 p., F12 24 p., CVM 22 p., F1 19, CVV 18 p., F17 16 p., FCS 15 p., F11 12 p., F13 11 p., F21 4 p., F8 1 p., F2 1 p.

Varje år erhåller det segrande laget 10 poäng. 2:an 9 poäng. 3:an 8 p. o.

s. v. Det lag som först erhåller 50 poäng har erövrat priset.

Lagresultat

1. F6. G. Gustafsson K-pist 248 poäng. Carlsvärd Kg 229 poäng. Lindhe gevär 132 poäng. F. Johansson gevär 129 poäng. Sjöo gevär 129 poäng. G. Persson gevär 128 poäng. Lagpoäng 995. Guldmedalj.

2. CVA-UHF. Gunnar Merkén k-pist 248 poäng. Börje Hagström Kg 223 poäng. Bertil Blomqvist gevär 133 poäng. Valter Lundborg gevär 132 poäng. Jack Leth gevär 129 poäng. Arne Olsson gevär 126 poäng. Lagpoäng 991. Silvermedalj.

3. F15. Lagpoäng 971. Bronsmedalj.

Individuella resultat

Kpist: 1. G. Gustafsson, F6, 248 poäng, guldmedalj, 2. Gunnar Merkén, CVA-UHF 248, silvermedalj, efter lottning, 3. F. Sederlin, FCS, 247, bronsmedalj.

Högsta möjliga poäng 250.

KG: 1. G. Carlsvärd, F6, 229 poäng, guldmedalj, 2. Börje Hagström, CVA-UHF, 223, silvermedalj, 3. K. G. Stavborg, FCS, 218, bronsmedalj.

Högsta möjliga poäng 250.

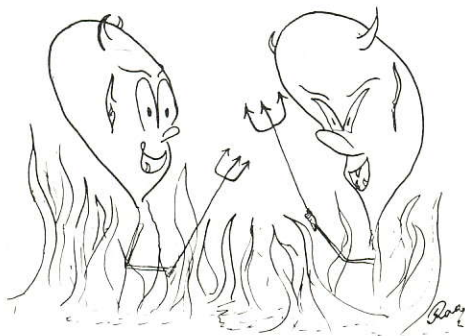
Gevär: 1) A. Stålborg, FII, 134 poäng, guldmedalj, 2) Bertil Blomqvist, CVA-UHF, 133, silvermedalj, 3) H. Söderblom, F15, 132, bronsmedalj.

Högsta möjliga poäng 135.

HARDA STRIDER OM ATOMKRAFTVERK

De frivilliga försvarsorganisationerna i Arboga drabbade samman i en stor höstmanöver under lördagen och söndagen den 7-8 nov. Vårt driftvärn samlades på Bensingatan på lördagskvällen kl. 18.45. Först på samlingsplatsen var vår nya driftvärnsman Lennart Sandbäck. Han uppträdde civil, enär vi inte hade passande klädstorlek i förrådet. Lennart fick en fältsmössa och en k-pist sedan var han fullt stridsduglig. Under natten var han ett gott stöd för vårt dv. Vid matrasten fördelade han rättvist ut 2 st. köttfärsskivor till våra hungriga krigare. Efter honom kom de unga driftvärnsrekryterna. De gamla dv-männen var sparsamt representerade. Endast Gunnar Dahlman och Herman Eriksson och några till mötte upp på samlingsplatsen. En del av våra egna pojkar deltog på fiendesidan. Vår första uppgift var att förflytta oss till Tjurlångsgård för att därifrån kunna sättas in norr och västerut mot luftlandsatt trupp norr om staden. Tage W. och Anker H. begav sig i förväg för rekognosering. När vi kom i närheten av gården mötte oss Tage med en ny order. Vi hade fått i uppgift att tills-

Sören Raattamaa ritar och berättar



Usch, så varmt det har blivit här!
Ja, vi har börjat med oljeeldning.



- Håller du på med nå'n sorts atombombsexperiment där ute på CVA, eftersom det är sånt förbaskat liv?
- Nä, det är bara Kalle Hahne som jobbar på övertid.

vidare försvara atomkraftverket "Adam", som illustrerades av Jädersbruks krossverk. Styrkan gjorde då helt om och marscherade mot "Adam". Efter bara några hundra meter fick vi kännning med fiendens patruller, som oupphörligt fördröjde vår frammarsch. Herman fick då ta med sig några man-
nar och bege sig genom skogen till "Adam" för att orientera sig på vår nya uppgift. Vid framkomsten ordnade vi med ett starkt försvar och dubbel-
postposter utmed de farligaste stråken. Under många timmars väntan kom den elaka fienden med ett mindre anfall, som vi själva tyckte var i magraste laget. Klockan två på natten fick vi order om uppbrott och förflyttning mot Grindtorp - Rosendal - Mariedal. Denna del av övningen präglades av stor framåtanda och rörlighet, varför de många timmarnas väntan helt glömdes bort. Under framryckningen fick vi hela tiden mota fienden, som inte fick någon andningspaus, framför oss. Efter slutstriderna vid Mariedal avblåstes striden. Övningsledare löjtnant Vik höll därefter kritik, som mest innehöll positiva synpunkter.

Välkommen i driftvärnet.

Teknisk skola fick god start

Arboga Tekniska skola växte upp som en svamp ur jorden - snabbt och kanske en aning oväntat. Under de få månader, den varit i verksamhet har den dock växt sig stark. Efter ett besök på skolan vågar Bergtrollet sia, att den nystartade skolan blir en fast institution i Arbogas skolliv.

Klockan är 6 på kvällen. Över Gäddgårdsskolans mörka gård vandrar skuggor med portföljer. Skuggorna blir levande, när de kommer in i ljuset vid porten. Det är tonårsynglingar och mognade män, som kvickt kilar upp för trapporna till lektionssalarna. Jag stannar på nedre botten och stiger in på rektorsexpeditionen. Rektor Sture Larsson sitter vid skrivbordet och grubblar över vårterminens kursplan. Jag hostar lätt och bjuds en stol att sitta på.

Hur skolan kom till

- Den första egentliga tanken på en teknisk skola i Arboga emanerar från rektor Bror Gustafsson. Han gjorde förundersökningar så sent som i våras och så en gång pratades vi vid på Nygatan, berättar Larsson.

- Hur skulle det vara att starta en teknisk aftonskola, frågade Gustafsson.

- Jag tror att det skulle gå förbaskat bra, svarade jag.

Han berättade om sina förundersökningar. I maj träffade jag Gustafsson igen.

- Nu har vi hunnit så långt, att nu blir det nog start i höst. Vill inte du bli rektor och ta hand om skolan, frågade han.

Frågan dimper ned igen under min semester första dagarna i juli. Jag hann aldrig söka befattningen, förrän jag fann att jag var rektor för Arboga Tekniska skola.

Det blev bråda dagar. Annonser om preliminära ansökningar. 70-talet anmälningar kom in. Detta gjorde att vi måste dela upp eleverna på två klasser. En andra årskurs startades. Det blev besvärligt att få tag på tillräckligt antal lärare, men det gick.

Upprop skedde den 27 augusti och sedan har det bara gått bra - över förväntan. Ett intresse från elever och lärare har visats, som jag inte trodde att det kunde finnas. I dag har vi 64 elever kvar. Några har slutat av olika anledningar.

Var kommer eleverna från?

Från Flyget kommer 29 elever och av de övriga kommer de flesta från Meken och Elektroskandia. En del nyutexaminerade realskolepojkar har vi

också fått som elever. Aldern är från 1913 och uppåt.

Och lärarna?

Vi har fyra ingenjörer från CVA, fem folkskollärare och en realskolelärare. Redan nästa termin, då undervisningen mera glider över på det tekniska planet, räknar vi med att behöva ytterligare 2-3 ingenjörer. Antagligen kommer också jag att då ta lektionstimmar. Vi har nu mycket bra lärare.

Två etapper leder till olika examina

Statsunderstöd utgår och vi följer timplanerna från Kungl. överstyrelsen för yrkesutbildning. Efter sex terminskurser avlägger eleverna en teknikerexamen och efter ytterligare fyra en fackskoleingenjörsexamen. Två linjer pågår - en maskinteknisk och en elektroteknisk facklinje. Det ställs också i utsikt en linje för regler- och styrningsteknik.

En utredning är på gång för att undersöka möjligheterna att få i gång en dagskola. Det är klarlagt att behov föreligger. Går dagskoleprojektet igenom är detta till fördel för aftonskolan - inte tvärtom, som någon kanske tror. Frågetecknet beträffande aftonskolan är, om vi kan starta en ny kurs varje år. Till nästa år har vi redan nu många förfrågningar, men kommande år vet vi ingenting om. En ny kurs vartannat år är en lösning vi tänkt oss.

Lokalerna är utmärkt även om inredningen inte är direkt avsedd för elever av denna storlek. Vi har tillgång till kemi- och fysiksal för laborationer och dessutom musiksalen för skrivningar.

Terminsavgiften är 50 kr. och skolan håller eleverna med ritpapper och annat arbetsmaterial. Eleverna från Flyget har den stora förmånen att få sina böcker gratis - under förutsättning att eleven visar upp godkänt terminsbetyg.

Det är svårt att skaffa böcker till denna typ av skolor. En inventering av bokmöjligheterna är på gång och antagligen kommer det att skrivas böcker speciellt för dessa skolor.

Skolstyrelsen positivt inställd till studieproblem

Rektor Sture Larsson talar inte endast vackra ord om sin egen skola. Han talar också med värme om skolstyrelsen och dess arbetsutskott, som alltid visat sig mycket positivt inställ-



Sture Larsson

Populärt om transistorer

Att transistorer numera finns i de flesta reseradioapparater är säkert bekant för alla som är något intresserade av tekniska ting. Bilradioapparater och hörapparater för hörselskadade är andra användningsområden.

Vad är nu en transistor och vad har vi på CVA för glädje av att känna till dess funktion?

Först kan vi då konstatera att transistoren är en förstärkare, som med fördel kan ersätta vanliga radorör och att transistorer redan finns i Flygvapnets elektroniska utrustningar och att de inom en snar framtid kommer att få dominerande betydelse inom både civil och militär elektronik.

Man kan jämföra transistoren med radoröret på så sätt att båda kan förstärka spänningar och strömmar. Men stora principiella olikheter föreligger. Ett vanligt radorör består av en lufttom glasballong i vilken en ström av elektroner går fram mellan ett antal elektroder. Finns det tre elektroder kallas röret triod.

I en transistor har vi en liten bit av en s. k. halvledare i kristallform, vanligen grundämnet germanium, och på denna är fastlöd tre ledningstrådar. Dessa motsvarar elektroderna i trioden. Den lilla "kristallen" är insatt i ett glas- eller metallhölje. Även i transistoren har vi elektrontransport, men denna sker här inte i lufttomt rum utan i fast materia.

En anledning till att transistoren ej uppfanns förrän 1948 och ej kom i bruk förrän in på 50-talet var tillverkningstekniska svårigheter.

Halvledarematerialet måste för det första vara mycket rent, innan det kan användas. Endast en främmande atom på en million millioner "rätta" atomer får förekomma. För det andra måste till det omsorgsfullt renade materialet tillsättas en exakt avvägd mängd av ett annat ämne (exempelvis anti-

hänga med. All fritid går åt att läsa. Roligt är det emellertid. Erik Larsson har det litet lättare med skolan. Maskinritning och projektlära är nytt för honom, övrigt betraktar han som repetitionskurs.

– Det är lättare att prata med lärarna här än i samrealskolan, säger Erik. Man känner sig mera som kamrat med dem.

– Vi har den känslan, säger Lars Andersson, att det är svårt för lärarna att lägga upp undervisningen, så att den passar alla de kunskapsstadier, som är representerade i klassen. Den svårigheten är antagligen borta redan



Carl-Ake Nordgren och Hans Englund (stående) samt Arne Lundqvist och Sven-Olov Sandberg i experimenttagen.
CVA-foto Rune Larsson.

mon eller indium) till en koncentration av en del på 100 miljoner. Först nu är germaniet användbart för transistorframställning.

Av transistorns fördelar kan nämnas:

1. små dimensioner
2. hög verkningsgrad (ekonomisk)
3. tål stora mekaniska påkänningar (skaksäker)
4. lång livslängd.

Naturligtvis finns även nackdelar. Den kan inte arbeta vid höga temperaturer. Svårigheter uppträda över c:a 70°. Den är inte så bra vid höga frekvenser. Men redan nu finns transistorer, som kan arbeta på ultrakortvåg. Sammanfattningsvis kan sägas att transistortekniken är på snabb frammarsch och att den efter hand tränger in på de mest skiftande områden även där radorör inte lämpligen kan användas. Dessutom kan man få mind-

nästa år, då vi bör vara tämligen likställda.

Alla var överens om att skolan var ett stort steg framåt för vilket man borde vara tacksam mot staden. Problemet ansågs sedan vara att få samtliga industrier att sluta upp kring skolan och hålla eleverna med praktikantjobb.

– Undervisningen är ju lagd på ungdomen i första hand och de stora kullarna bör tas om hand, ansåg man.

Bertil Sund fick slutrepliken.

– Vi hoppas att intresset håller i sig så att skolan får fortleva.

Old Jim.

da till alla förslag, som öppnar studiemöjligheter för arbogaborna. Han sticker heller inte under stol med att han är en stor beundrare av l:e rektor Bror Gustavsson, som entusiasmerar sin omgivning genom sin friska och effektiva livsstil.

Lärare och elever

Klockan är 18.45. Första lektionen följs av tio minuters rast. I lärarrummet träffar vi Erik Johansson, Holger Mörk och B. Lindberg.

– Vi har inga disciplinproblem, säger Johansson. Eleverna har frivilligt kommit hit för att lära.

Undervisningstekniken?

– Vi måste gå från grunden med allting. Eleverna sitter med öron och ögon öppna för att ta emot så mycket som möjligt. Det blir många frågor från dessa vetgiriga – men aldrig dumma frågor. Detta frågande är absolut inte störande.

Verkar eleverna trötta?

Efter en lång arbetsdag borde de göra det. Från början verkade de också så, men nu har de tydligen kommit in i en studieryt, som ger dem andlig spänst.

Mörk anser att fredagskvällen tycks vara en kritisk kväll, då många verkar mycket trötta.

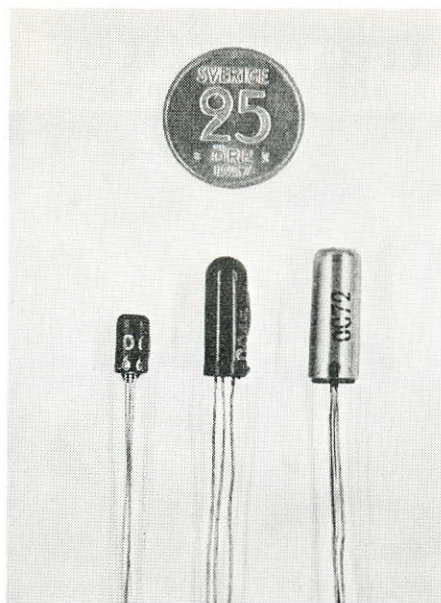
Lindberg talar om kamratskapet.

– Det måste bli ett gott kamratskap mellan elever och lärare. Vi är ju i ungefär samma ålder och många av oss träffas på arbetsplatsen. Det ger sig naturligt, att vi behåller den kamratliga attityden. Eleverna är ju dessutom mogna. Vad som förvånar mig är att dom kan hänga med. När läser de? Det är också en prestation av familjerna i de fall de förekommer. Hela familjen måste bli lidande och de hemmavarandes prestation är lika stor som elevens.

Elever och lärare

Rasten är slut och eleverna samlas i korridorerna. Vi får en pratstund med tvåorna Lars Andersson, Bengt Andersson, Bertil Sund – samtliga CVA – och Erik Larsson med realskoleexamen och utan jobb.

De tre förstnämnda har flyttat över från aftonskolan i Köping och framhåller de många fördelarna av att ha en skola på den plats, där man bor och arbetar. Men det är svårt att



Transistorernas minimala storlek åskådliggöres genom denna jämförelse med en 25-öring. (Bildmateriel från Philips).

re, lättare och mera driftsäkra apparater, vilket ju är av största betydelse i militära sammanhang.

För att den teletekniska personalen på CVA skulle få en grundläggande transistorutbildning har två kurser hållits under medverkan av Statens Hantverksinstitut. Första kursen hölls i juni med 40 deltagare, den andra i november med 50 deltagare, under 48 resp. 32 timmar på tjänstetid.

Kurserna gav enligt allas uppfattning ett mycket gott resultat tack vare den skicklige läraren från Statens Hantverksinstitut ingenjör Kjell Jeppsson. Han var en verkligt god pedagog och hade en ovanlig förmåga att på ett lättfattligt sätt förklara de nya principerna.

Kurserna omfattade: transistorteori, jämförelse rör-transistorer, analys av olika kopplingar, beräkning av förstärkaresteg, mätövningar, laborationer, filmföreläsning. Efter avslutad kurs erhöles eleverna diplom på sina färdigheter.

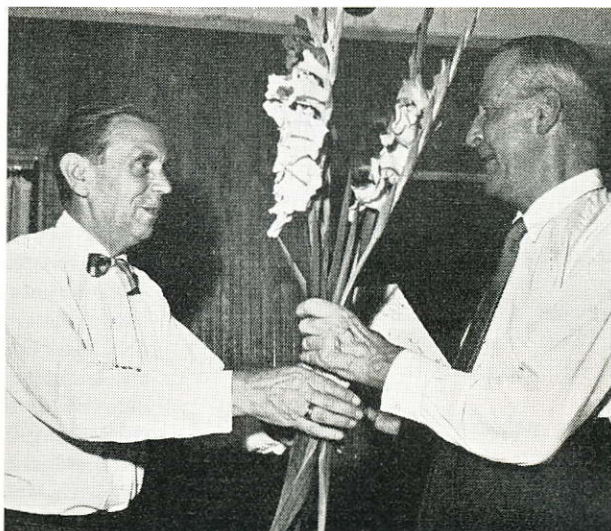
KURS PÅ MEKANISM FÖR STYRGENERATOR.

En kurs på inst.n.tuner eller mekanism för styrgenerator hölls i juni månad på CVA med 10 deltagare. Lärare var ingenjörerna Grytberg och Sjöberg från Philips. Kursen varade 3 dagar och omfattade montering och demontering av mekanismer jämte mätningar. Instantunern ingår i vissa sändare och mottagare. Den består av en liten elektrisk motor med utväxling för frekvensinställningen.

Po.

Oskar Berggren avtackas

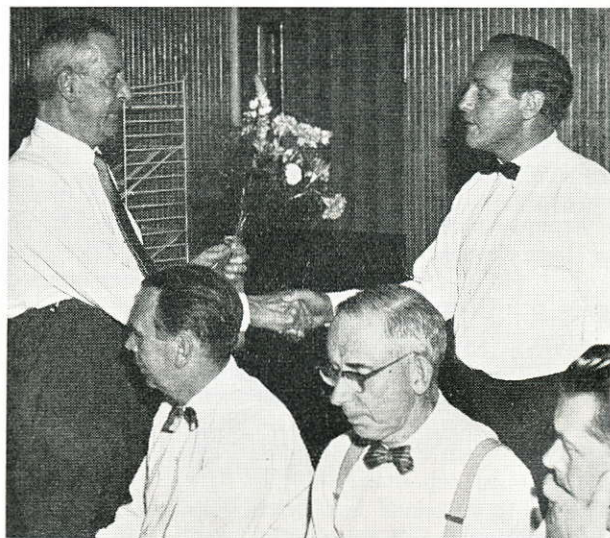
Foto:
Arne Rydeborg



Styresman Otto Dahlin tackar vännen och medarbetaren Oskar Berggren på egna och företagets vägnar för mångårigt gott samarbete.



FCPF:s ordf. Ingvar Johansson har saknad i blicken, när han framför avdelningens tack- och avskedsord till den avgående arbetsstudiechefen. Överingenjör Högfeldt är intresserad åskådare.



FCTF:s ordf. Birger Ahlin överlämnar blommor och talar på sin avdelnings vägnar. I förgrunden styresman Dahlin, driftingenjör Erik Ejert och arbetsstudieingenjör Karl Abrahamsson.

Ärter och fläsk åminnelsemåltid för Ur-CVA-arna



De tre huvudingredienserna i Ur-CVA-arnas träff - sång, mat och historier - har fångats in av Bergtrolls-fotografen Rune Norelius. Bilderna visar: 1. Oskar Berggren, 2. Lars Mattsson, 3. Nils Lifvendahl, 4. Nils Eriksen, 5. Karl Andersson, 6. Lennart Andersson, 7. Folke Ericsson, 8. Arthur Jönsson, 9. Malte Olsson, 10. Otto Dahlin, 11. Josef Karlsson, 12. Erik Ejert, 13. Birger Haglund, 14. Olof Kling, 15. Folke Sjökvist, 16. Artur Axelson, 17. Karl Abrahamsson, 18. Arthur Wadstedt, 19. Tage Wallqvist. Följande Ur-CVA-are kunde ej delta i träffen och saknas alltså på bilden: Karl Andersson, Gunnar Bergqvist, Gunnar Dahlman, Curt Friman, Folke Svensson, Birger Westerberg.

Ur-CVA-arna samlades torsdagen den 19 november på Mässen för att med varandra dryfta händelser under "ur-tiden" - 1944 och närmaste åren därefter. Två av dem tillhör nu pensionärernas led - Oskar Berggren och Josef Karlsson. Båda inrymdes med särskild värme i styresman Dahlins välkomsthälsning. Hela omgivningen andades för övrigt välkommen till en trivsamt kväll. Elden sprakade i den öppna spisen, levande ljus spred ett varmt sken över det med vackra blom-mor dekorerade bordet.

- Rena julstämningen, tyckte Artur Jönsson.

Janssons frestelse, sardiner och sill i många former kryddades lite extra med Lifvendahls historier, som många hade den väl lagrade ostens egenskaper.

Fat med fläsk i skivor och tallrikar med mustig ärtsoppa kom på bordet och därtill serverades varm punsch. Då tog styresman till orda.

- Låt oss ta den varma punschen med tystnad och minnas den tid, som denna måltid vill symbolisera. Ärterna vi åt på "futtan", fläsket från grisen vi alla kände och tallrikarna med fingeravtrycken.

Och nog blev det tyst kring bordet. Ärter med fläsk och varm punsch - vilken tunga kan ägna sig åt något annat än ätandet med denna bordets njutning inom räckhåll.

Minnenas stund räckte förbi kaffet och kvällen ut. Jönsson började

med att berätta vad som hände, när Knoppen Jansson hade överslag i sin svarv och Nordström vänligen överförde elektrisk ström till Pålsson. Det slutade med särskilt inbjudne historieberättaren Birger Haglunds redogörelse för zigenarköpet av skrotade flygplan. Vad som däremellan var skulle kunna fylla ett par årgångar av Bergtrollen.

Men där var inte bara det glada jubileumsfirandet. Allvaret skymtade, när styresman Dahlin erinrade om att det nu var 15 år sedan ur-CVA-arna började vid CVA.

- Vi har alla blivit 15 år äldre. Under denna tid har en väldig massa saker hänt. Sådant som vi inte kunde

drömma om 1944. Stora saker då är helt borta eller små och obetydliga nu. När vi startade var vårt största arbetsobjekt flygplan. Nu är det andra arbetsuppgifter. 1944 visste man knappt vad radar var. Ingen drömde om att den skulle komma och komma så stort. Samma förhållande var det med reamotorerna. Man visste om dem, men att de skulle komma så snart anade ingen. Robot var en fantomhistoria. Nu är det här och vi betraktar det som naturligt. Vi har måst följa med utvecklingen och vi har ständigt fått lära oss nya saker, yttrade styresman Dahlin bl. a. i sin snabbteckning av utvecklingen under de 15 åren.

Old Jim.

Till alla anställda vid CVA och UHF

En God Jul och

Ett Gott Nytt År!

Hjärtligt tack för det gångna årets arbetsinsatser

OTTO DAHLIN
Styresman CVA

ERIK NYBERG
Förrädsdirektör UHF

Smått och gott från personal om personal



**Bergtrollet
gratulerar**

UHF

60 år

26/12 Ragnar Svensson

50 år

21/1 Karl Karlsson

Alvar Schlegel fyllde 50 år den 18/9 1959.

Ragnar Svensson

är född i Voxna bruk, Gävleborgs län. Han var anställd vid Flygförvaltningens kontrollsektion A4, Zakrisberg, innan han kom till oss den 8 nov. 1948 såsom förrådsarbetare.

Karl Karlsson

är född i Arboga. Han anställdes hos oss den 29 sept. 1947 såsom förrådsarbetare. Tidigare hade han varit anställd vid Centralföreningen i Arboga under 12-13 år.

CVA

60 år

30/4 1960 Erik Ejert avd 980

50 år

14/1 1960 Gösta Wahlberg avd 200

27/2 Ture Andersson 210

7/3 Gösta Olin 491

20/3 Elis Aldén 501

27/3 Harry Odenhult 840

25/4 Elimar Lund 100

27/4 Gösta Nogander 714



Driftingenjör Erik Ejert

är bördig från Växjö. Han avlade ingenjörsexamen år 1923 vid Tekniska Elementarskolan i Malmö. Innan han i maj 1941 kom till Kungl Flygförvaltningens flygverkstad i Ulvsunda var han anställd som driftingenjör vid Svenska Stålpresnings AB i Olofström. Den 1 nov. 1944 överflyttades ingen-

jör Ejert till CVA, där han tjänstgör som chef för driftavdelningen. Han har nyligen firat 15-årsjubileum som anställd vid CVA, och tillhör naturligtvis "ur-CVA-arna".

Motormontör Gösta Wahlberg

är född i Högbo, Gävleborgs län. Innan han kom till oss i jan. 1949 var han under en följd av år anställd vid AB Arboga Mek. Verkstad. Hos oss är han anställd som filare-motormontör på motorverkstaden.

Grov- och diversearbetaren Ture Andersson

är bördig från Stockholmstrakten och började vid CVA i jan. 1946. Han har sin dagliga gärning på vår motorprovsningsverkstad.

Avsynare Gösta Olin

är född i Lännäs församling, Örebro län, kom till oss den 1 okt. 1946 som avsynare på motortekniska kontorets kontrollgrupp. Tidigare var han anställd vid AB Separator, Stockholm, och AB Volvo, Skövde.

Tekniker Elis Aldén

är född i Torshälla. Han arbetade under nära 20 år vid ASEA i Ludvika som montör, innan han i okt. 1948 kom till CVA. Här började han som radiomontör och blev i febr. 1951 tekniker. Hans dagliga gärning är förlagd till eltekniska kontorets eldetalj.

Brandförman Harry Odenhult

är född i Halden i Norge. Han var i 7 år anställd som chaufför vid Arboga Lastbilscentral innan han i maj 1945 kom till CVA. Han arbetade som bilreparatör och brandman innan han den 1 april 1956 blev brandförman.

Svarvare Elimar Lundh

född i Kjula församling, Södermanland, började vid CVA i nov. 1946. Han har tidigare varit anställd i drygt 17 år vid Kolbäcks El. Verkstad som montör. Här har han tjänstgjort som flygplanmontör och filare och är nu anställd på maskinverkstaden.

Verkstadsförman Gösta Nogander

är född i Hammarlunda församling, Malmöhus län, och har varit anställd bl. a. hos AB Erik Ek, Malmö, som mekaniker i 8 år och i 3 år vid SAAB i Linköping som reparatör. Han började hos oss i okt. 1945 som flygplanmontör och blev den 1 febr. 1951 verkstadsförman. Han svarar för verkstadssektionens servicegrupp.

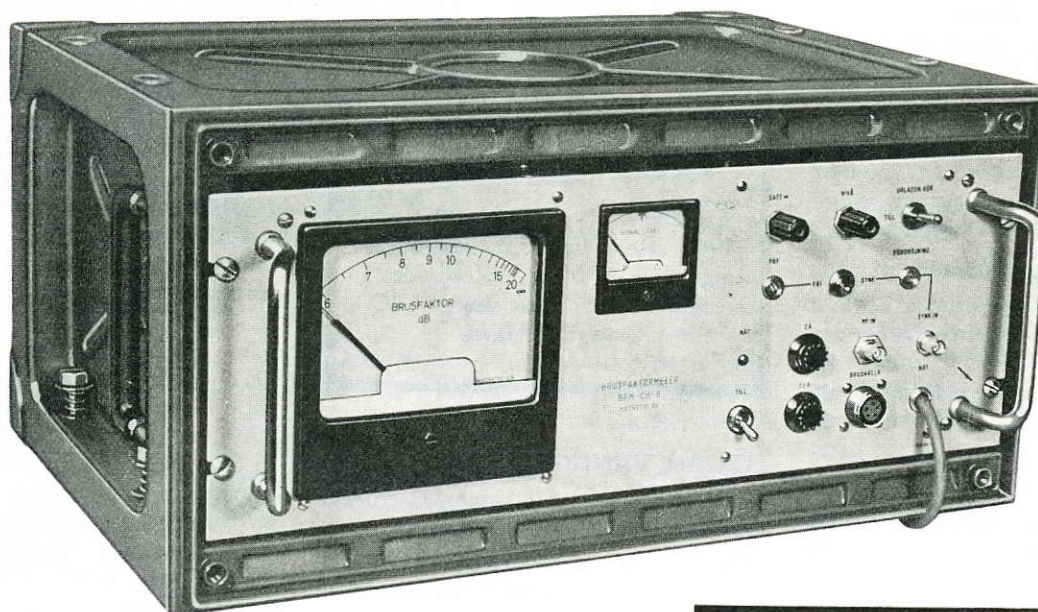
VI HÄLSAR VÄLKOMNA TILL UHF

Alvar Schlegel, Karin Bolin, Walter Saul, Olof Svensson, Agneta Aue, Nils Andersson och Erik Lärnemark.

VI HÄLSAR VÄLKOMNA TILL CVA

Bitr ing Rolf Aldsjö, normaliekontoret, divarb Ejnar Andersson, elsekt service och montageverkstad, lärling Leif Andersson, yrkesskola, hjälpmontör Stig Andersson, elsekt. elverkst flygmtrldet, vfm Tage Axelsson, elsekt service- och montageverkst, lärling Raul Biderman, yrkesskola, biträde Barbro Bivall, centalexpeditionen, hjälpmontör Dick Bjurhäll, robotsekt robotverkst, telemontör Hans-Olov Björn, robotsekt robotverkst, verkstadsbud Börje Blomkvist, elsekt elverkst flygmtrldet, hjälpmontör Anders Boëthius, elsekt elverkst flygmtrldet, telemontör Lars Bogren, elsekt elverkst flygmtrldet, biträde Inga Brolin, elsekt elverkst flygmtrldet, lärling Thomas Blume, ing Sven-Eric Bäckström, konstruktionskontoret, lärling Berndt Eliasson, yrkesskola, telemontör Berndt Eriksson, elsekt elverkst teleinstrdet, filare Lenart Eriksson, verkstadssekt filarverkst, hjälpmontör Matts Eriksson, elsekt elverkst teleinstrdet, biträde Maud Eriksson, elsekt instrumentverkst, snickare Torsten Eriksson, driftavd, biträde Ann-Britt Forslund, centralexp skrivcentralen, hjälpmontör Gunder Forslund, instrumentverkst, hjälpmontör Lars Fredriksson, elsekt elverkst flygmtrldet, lärling Henrik Groop, elsekt elverkst el-mtrldet, lärling Lars Gustafsson, robotverkst, hjälpmontör Per-Olov Gustafsson, elsekt elverkst flygmtrldet, hjälpmontör Leif Hansson, elsekt elverkst flygmtrldet, hjälpmontör Runo Hedström, elsekt elverkst flygmtrldet, ing Sten Hinders, motortekn kontor, hjälpmontör Roland Jansson, elsekt elverkst flygmtrldet, hjälpmontör Gunnar Johansson, instrumentverkst, hjälpmontör Kjell Johansson, robotverkst, drifting Stig Jäderlund, eltekn kont robotdet, hjälpmontör Ingemar Karlsson, elsekt service och montageverkst, lärling Roland Karlsson, yrkesskola, hjälpmontör Rune Karlsson, elsekt service och montageverkst, lärling Börje Kernehed, yrkesskola, ing Bo Larsson, eltekn kont kommunikationsdet, kontorsbud Kerstin Lindkvist, konstruktionskont, hjälpmontör Gunnar Lindström, elsekt elverkst flygmtrldet, ingbitr Erik Lundgren, elsekt elverkst teleinstrdet, lärling Christer Magnusson, instrumentverkst, biträde Britt Malm, materialavd, ingbitr Sverker Nilsson, elsekt elverkst flygteletrldet, hjälpmontör Gösta Nilsson, elsekt elverkst flygtele-

Kontinuerligt Mätande Automatisk **Brusfaktormeter**



TYP 112

Denna nya kontinuerligt mätande brusfaktormeter är avsedd för permanent installation i radarstationer och gör det möjligt att när som helst under radarstationens drift avläsa brusfaktorn och därmed radarmottagarens känslighet.

Frekvensområde

200-2300, 2600-12400 MHz

Mätområde

6-20 db med indikering till ∞

Typ 112 är det senaste tillskottet till vår serie av radarinstrument för fält och laboratoriebruk. Vi har kallat serien "Radar Instrument Line" och den omfattar Brusfaktormeter med bruskällor, Spektrum Analysator, Effektmeter; Signalgenerator och Hög-effektavslutningar. Karaktäristiskt för dessa instrument är att de är lätta att handha och stabilt byggda samtidigt som de har laboratorieprestanda. De kunna lätt sammanbyggas till större enheter s. k. testset.

Nästa instrument i serien blir ett robust bredbandsoscilloskop med mycket goda egenskaper till ett lågt pris.

Kontakta oss även då det gäller mikrovågsmateriel såsom vågledar- och koaxialdetaljer, klystroner, magnetroner, SM-växlare, blandarkrystaller, parametriska förstärkare o. s. v.

*Vi sänder gärna kompletta
datablad på begäran.*

Magnetic AB
Radar instrument line

STORA NYGATAN 39, STOCKHOLM C. TELEFON: 24 16 20 — TELEGRAM: "MAGNETIC", STOCKHOLM.

ETT HJÄRTLIGT TACK

till de kommitterade inom UHF sociala kommitté, som ordnade den trevliga resan till CVM, Flyghistoriska museet F3, Jägarvallen samt Gamla Linköping.

Nöjda deltagare.

till alla dem som bidragit till den stora penninggåva och blommor, jag fick mottaga på min 60-årsdag.

*J. Oscar Ericsson.
(Bräck-Anners)*

för all uppvaktning i samband med min 60-årsdag.

Axel Nilsson.

för den vänliga hägkomsten på min 50-årsdag.

Erik Larsson.

för all uppvaktning som kom mig till del på min 50-årsdag.

Ragnar Lindgren.

för den vackra avskedsgåva jag erhöll, när jag slutade min anställning vid CVA.

Gun Jansson.

Ett varmt tack till chefer och arbetskamrater vid CVA för den vackra avskedsgåvan jag fick mottaga då jag slutade min anställning vid CVA.

*Barbro Hedlund
Avd. 951*

mtrldet, lärling Reinhold Nordlöf, yrkesskola, hjälpmontör Per-Olov Nilsson, elsekt elverkst flygmtrldet, lärling Per-Arne Norling, yrkesskola, montör Arne Norrman, instrumentverkst, lärling Hans-Ake Persson, yrkesskola, ing Inge Persson, eltekn kont radardet, lärling Kenneth Philipsson, yrkesskola, ingbitr Jan Qvist, elsekt elverkst, lärling Gunnar Rörler, elsekt elverkst flygmtrldet, kontorsbud Kristina Sahlin, motortekn kont, kanslisekr Kjell-Ake Segerby, personalkont, ing Lennart Stjernström, materiallab, hjälpmontör Erling Sätterlund, elsekt elverkst flygmtrldet, hjälpmontör Ove Söderström, robotverkst, hjälpmontör Ulf Söderström, elsekt elverkst flygmtrldet, ing Östen Taavo, eltekn kont radardet, lärling Hans Tingström, yrkesskola, hjälpmontör Björn Tylhed, elsekt elverkst flygmtrldet, hjälpmontör Kurt Wall, robotverkst, bitr Veine Wallinder, planeringskont, lärling Toivo Wellbäck, yrkesskola, ing Knut Westberg, planeringskont, hjälpmontör Lars-Erik Williamsson, robotverkst, lärling Lars Wällstedt, yrkesskola.



GUSTAV BERTIL BRODIN

* 11 maj 1925
† 10 okt. 1959

Anställd vid UHF den 3 maj 1948 såsom ingbitr å reservdelsplaneringssektionen, befordrades 1 febr. 1958 till bitr ing å TO-materieldetaljen.

FÖR ALL VÄNLIGHET,

som visats mig under min CVA-tid, ber jag att få framföra mitt hjärtliga tack.

Helmer Andersson.

JAG BER HÄRMED

att till Styresmannen, företagsledningen och mina kamrater och vänner inom FCPF och FCTF få framföra mitt varmaste tack för all vänlighet, blomsterhyllning och presenter, som jag fått mottaga i samband med att jag avgått ur tjänsten.

Vördsamt

Pensionären Berggren.

JAG VILL SKÄNKA ETT VARMT TACK

till alla som givmilt delat med sig av sina kalla till flaggan och väskan jag fick den dagen jag från CVA gick för att ut i världen knalla.

Maj-Britt Larsson.

HÄRMED FRAMFÖRES ETT VARMT TACK

för ett mångårigt gott samarbete och för den trevliga minnesgåvan.

Karl-Oscar Sundwall.

HJÄRTLIGT TACK

för alla bevis på vänlig omtanke och för den storartade avskedsgåva jag fått mottaga i samband med min avgång från anställningen vid UHF.

Lennart Peters.

Tack till husmor

Fru Ingeborg Stenberg slutade sin anställning som föreståndarinna för mässen den 15 aug. och blev hjärtligt avtackad av styrelsen för mässföreningen och representanter för CVA och UHF. Fru Stenberg som innehaft sin tjänst sedan mässföreningen startade den 1 jan. 1955 har på ett förtjänstfullt sätt handhaft den direkta ledningen av mäsströrelsen. Under den bekymmersamma tid det första halvåret utgjorde var fru Stenberg en god tillgång då det gällde att bemästra alla de ekonomiska och organisatoriska problem som dök upp. Ett gott samarbete såväl mellan styrelsen och fru Stenberg som mellan fru Stenberg och mässpersonalen har medverkat till att mässen kunnat drivas på ett sätt som varit till gagn för föreningen och gäster. Vid ett improviserat kaffesamkväm i gästmatsalen fredagen den 13 aug. tackade mässföreningens ordförande Gust. A. Johansson för ett gott utfört arbete och all den omtanke som fru Stenberg visat för mässen och överlämnade en minnesgåva från mässföreningen. Från företagsledningarna tackade styresman Dahlin, varvid han framhöll den trygghet företagsledningen känt över att mässen sköttes på ett utomordentligt bra sätt och som fru Stenberg till stor del fick ta åt sig äran för. Han önskade fru Sten-



Fru Stenberg avtackas hjärtligt av Balk-Johan.

CVA-foto Rune Larsson

berg välgång i fortsättningen och överlämnade blommor. Från mässtyrelse och revisorer tackade revisor B. Haglund för gott samarbete och plikt-troget utfört arbete och överlämnade blommor.

G. A. J.



Våra pen- sionärer



Ny på personal

FCPF:s ordf. Ingvar Johansson överlämnar blommor till Helmer Andersson.

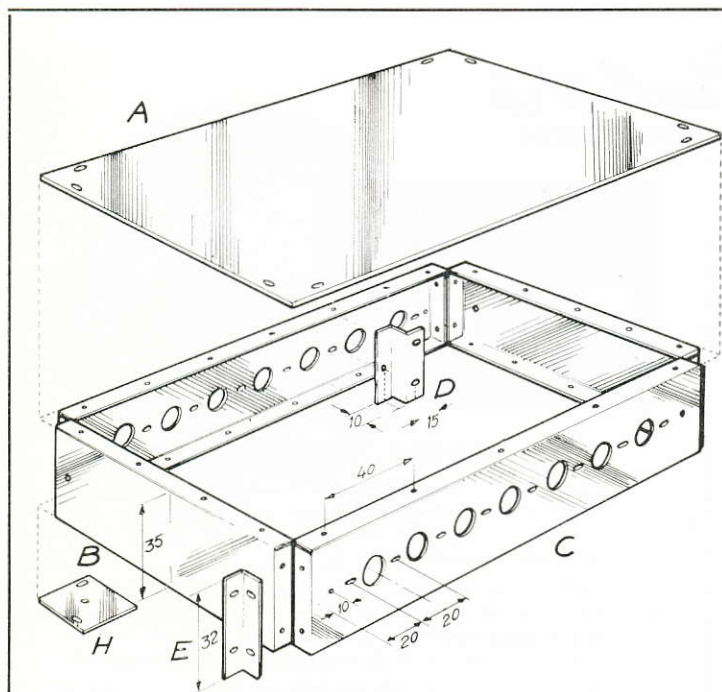
Kjell-Ake Segerby är vår nye medarbetare på personalkontoret. Han kom till oss i mitten av aug. och efterträdde fru Lindmark, som slutade på CVA efter 12 års trogen tjänstgöring.

1532 Helmer Andersson som avgick från sin tjänst den 22.5.59 med pension blev hjärtligt avtackad av arbetsledning, arbetskamrater och representanter för FCPF vid en liten festlighet på mässen. Andersson, som en längre tid varit sjuk, kunde trots detta i företagets "Customline" infinna sig till det dukade kaffebordet på mässen i ett strålande humör. Efter avnjutande av kaffet och tårtan framförde styresman Dahlin företagets tack för en utomordentligt väl utförd gär-

ning och framhöll bl. a. att Andersson genom sitt korrekta uppträdande och ansvarskänsla, förenat med stor kunighet i arbetet tillvunnit sig såväl företagsledningens som kamraternas respekt och uppskattning. Han överlämnade blommor och presentkort. FCPF:s ordf. Ingvar Johansson tackade för gott kamratskap och lojalitet och för gjorda insatser inom avd. Han uttryckte förhoppningen att ännu i många år få behålla Andersson inom avd. samt överlämnade blommor. Eld Thorsson

tackade å närmaste arbetslednings vägar för gott samarbete och ansvarsfullt utfört arbete inom vapenavd. Efter vederbörlig fotografering och hjärtliga handslag företogs hemfärden i verkstadens vrålkåk. Efter denna lilla sammankomst hade vi nog alla intrycket av att Andersson tack vare sitt goda humör kan hysa gott hopp om förbättring från sin sjukdom. Vi alla vid CVA önskar Dig Helmer en ljus framtid.

GAJ.



**för industri,
experimentverkstäder
och hobby-bygge**

Vår stora katalog sändes gratis till institutioner och förvaltningar. Till privatpersoner mot kr. 2:25 i frimärken.

BYGG MED ELFA'S NORMCHASSI

Elfa-Normchassi är uppbyggt på ett system, som ger snart sagt alla kombinationsmöjligheter. Systemet består i att chassidetaljerna är uppbyggda med modulen 4, d. v. s. alla huvudmått är jämnt delbara med 4 cm. Ett komplett chassi består av följande delar:

Monteringsplatta, ramar, L-vinklar, Z-vinklar, frontpanel, bakstycke, U-kåpa, bottenplatta och fotplatta med fot.

Samtliga ramar och monteringsplattor är försedda med monteringshål för 3 mm plåtskruv.

Färdigbockat — borrat — skruvas ihop.

ELFA - agenturer

AKG	DRAKE	TOBIAS JENSEN
ALTRON	EAB	KE-MO
AMPERITE	EICO	KLAR & BEILSSCHMIDT
AMPLIDAN	EMT	LABBEAR
AMPLIVOX	FUNKE	Mc MURDO
BURGESS	GREENLEE	ELECTRORAFT
BURNE-JONES	GÖRLER	SPEAR
DANOTHERM	JACKSON	STENTORIAN
		THORENS

ELFA RADIO & TELEVISION AB

Holländargatan 9 A — STOCKHOLM 3 — Box 3075 — Tel. 250280

Glädje och gamman på flygets personalfest

Stormande succé tillhör de slitna uttrycken, men varför skulle man inte använda det, när man talar om Flygets personalfest på Folkan lördagen den 28 november. Biljettrusning utan like. Glänsande spel av revygänget — applåder så snart ridån gick upp. Dans uppe till Klings rekordflitiga orkester och dans nere till Holmbergs ungdomliga sextett — dans och glada skratt hela natten. Stor succé — stormande succé.

Flygets personalfest anordnades för tredje året i följd. Nu torde den vara fast förankrad och tillhör det som man går och väntar på. I Bergtrollets bilaga Trollungen kommer ett utförligare referat från festen. Här skall endast omnämnas, att styresman Otto Dahlin inledde med att till Emil Blomkvist överlämna medaljen "För nit och redlighet i rikets tjänst", som tilldelats honom av Kungl. Maj:t. "Höstsalong 1959" spelades därefter upp av revygänget. Text och regi Anders Wad-

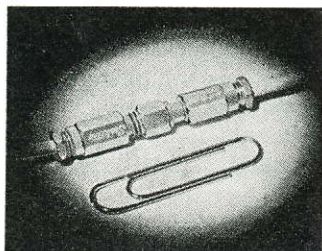
Bil på scenen! Knall-effekt i finalscenen på den revy, som började med en chock.

*Foto:
Reinhold Carlsson.*



ström, musik Roland Jansson, kapellmästare Gösta Kling, dekor Ove Pettersson, dans Gustaf Fritz, foto Rune Larsson och Lars Thure Ljungdahl. I

rollerna Ing-Marie Hedqvist, Inger Svanström, Siv Nyrén, Anders Wadström, Roland Jansson, Sölve Sönnerrstam, Sven Pettersson, Arne Petters-



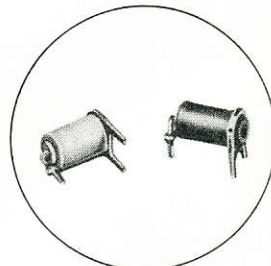
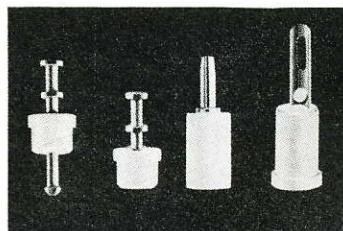
"CONHEX"

SUBMINIATYRKONTAKTER

Koaxialkontakter för kablar RG-187/U, RG-188/U, RG-195/U och RG-196/U. Serien omfattar såväl proppar (raka och vinkel) som uttag och genomföringar.

Kontakternas montering på en kabel är synnerligen enkel och kräver inga specialverktyg. Isoleringen av teflon och samtliga metalldelar är förgyllda och tillverkade med största noggrannhet. Kabelkontakterna tål en dragbelastning på minst 10 kg.

Kontakternas ståendevägförhållande (VSWR) är 1,1 vid 1000 MHz och 1,45 vid 7000 MHz. Arbetsspänningen är 500 V. Specialbroschyr och prisuppgifter lämnas på förfrågan.



"PRESS-FIT" - NYHET

Den välkända "Press-Fit"-serien med genomföringar, standoff-isolatorer och kontakter med teflonisolering har nu utökats med några mycket användbara nyheter.

Dels tillverkas dubbelsidiga standoff-isolatorer. D. v. s. till utseendet som genomföringar, men utan genomgående löststift. Två lödpunkter erhålls därigenom med endast ett fastsättningshål.

Vidare tillverkas en ny typ av jack med fästen för tryckta kretsar (se fig. ovan t. h.). Mycket lämplig som testpunkt eller dylikt.

Samtliga typer kan erhållas med teflon i ett flertal valfria färger.

Generalagent:

BO PALMBLAD AB

Hornsgatan 58, Stockholm Sö, Tel. 44 92 95

FCTF-folk på besök

FCTF:s förbundsordförande Olof Wallerius med l:e ombudsman Sven Sjöberg och Försvartjänstemannens redaktör Olle Svanberg besökte den 3 sept. 1959 arbetsplatserna i Arboga och deltog i föreningssammanträde på kvällen. Det utomordentligt välvilliga sätt på vilket förbunds- och lokalrepresentanterna mottogs av cheferna på CVA, UHF, HC och AIA vittnar om förståelse för vår organisation och de synpunkter, som vi i olika sammanhang kan framföra.

Ny pristävling

Ordf. i Norra Hjälmarens Sportfiskeförening har för red visat upp ett mynt från äldre tider. Myntet hittades av John Alm, Kungs-Barkarö, nu i höst vid grävning i ett grönsaksland. Sonen - ordf. Birger Alm tyckte att myntet kunde lämpa sig bra som föremål för en pristävling i Bergtrollet. Han utlovar nu på sin förenings vägnar som pris till den, som kan tala om årtalet för myntets prägling, ett årskort för 1960 i Norra Hjälmarens Sportfiskeförening.

Sänd in svar till Bergtrollets red. senast 15 januari 1960. Den först öppnade rätta lösningen får priset. Föreningen har fina fiskevatten vid Hjälmaren. Lycka till med god fångst!

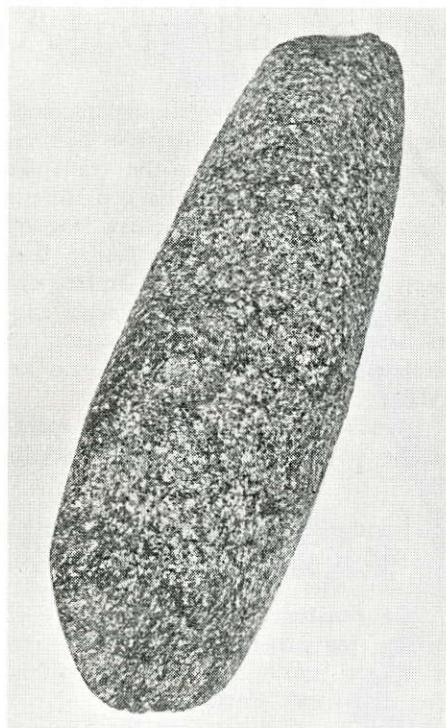


Myntet är naggat i ena kanten, men i övrigt väl bibehållet.

son. I orkestern Gösta Kling, Stig Jäderlund, Lasse Dahlberg, Erik Sjöberg, Hans Carlsson, Lars Ernstsson. I danserna Lisbet Wallén, Britt Svanström, Ulla-Britt Karlsson, Anders J:r Wadström, Lennart Höglund, Lars Wellstedt, Henry Söneby. Efter kaffe i festligt dekorerade lokaler dansades till två orkestrar till frampå småtimmarna. Allt glädje och gamman på festen. Festkommittén utsliten.

Old Jim.

Fornfynd i Säterbo



Yxan har en väl utformad egg, men saknar håll och midja.

Vaktförman Artur Wadstedt hittade för några år sedan vid grävning för en ledning en sten yxa. Fyndet gjordes ca 35 m SV om det bostadshus, som Wadstedt hyr av CVA. Fastigheten ligger på de mera höglänta områdena i Säterbo. Riksantikvariens ombud i Arboga, kyrkoskrivare Sven Rehn, har med stort intresse granskat fyndet. Han beskriver den som en trindyxa från den yngre stenålderns första period. Detta betyder, att yxan tillverkats ca 2.500 år före Kristus. Materialet är grönsten. För att få skaft till yxan klöv man en käpp, som sedan snördes ihop upptill. Sven Rehn är ytterst tveksam, när han berör frågan, om Säterbo-trakten varit bebodd vid denna tid. Den frågan kan endast avgöras om ytterligare fynd kan göras på platsen och då i sådan omfattning, att teorien om en boplatz i Säterbo kan bestyrkas. - Den aktuella yxan kan mycket väl ha tappats från någon farkost, som passerat fyndplatsen, säger kyrkoskrivare Rehn till sist.

Tips om tips.

En tipsrad kan varieras på ca 531.000 sätt. Chansen att få tolv rätt på en rad är således 1 på 531.000. Om man tippar samma rad varje vecka året runt bör man förvänta sig att inom 10.200 år få en tolv en gång. Hoppfullt eller hur?

Till Bergtrollets läsare

vill jag rikta några ord:

Då jag ser tillbaka på mina nu många år vid Flygvapnet finner jag ofta att data, datum, namn m. m. från gamla tider suddats ut ur minnet eller förbleknat. Så kommer efterklokheten och jag frågar mig själv: Varför trodde jag en gång att jag skulle komma ihåg? Varför förde jag inte dagbok? Varför sparade jag inte på tidningsurklipp? Varför samlade jag inte på fotografier? Varför sparade jag inte de och de tidskrifterna?

Ofta har jag önskat att det hade funnit personaltidning typ Bergtrollet på de arbetsplatser där jag tidigare tjänstgjort och även under Flygets första år i Arboga.

Jag är övertygad om att bland Bergtrollets läsare finns många som tänker som jag. Och bland Bergtrollets yngre läsare finns många som inte nu tänker så, men jag vet att de en gång kommer att tänka så.

Här ett par råd till var och en som vill ha ett stöd för minnen från CVA och UHF:

- Tag väl vara på Dina Bergtrollsnummer.

- Samla alla Dina Bergtroll efter år och nummer. Komplettera med sådana nummer som saknas. Av Bergtrollsredaktören vet jag att av de flesta nummer finnes exemplar kvar att köpa. Alltså: Försök om möjligt att få en komplett serie Bergtroll, åtminstone för den tid Du arbetat vid CVA eller UHF.

- Bind in, eller slå hål i och häfta samman Dina Bergtrollsärgångar.

Jag är övertygad om att Du, särskilt då år har gått, kommer att vara glad över att ha följt dessa råd.

Otto Dahlin.

DET FINNS BERGTROLL

Alla hittills utkomna nummer av Bergtrollet - utom två - finnes att köpa genom redaktionen. De som saknas är nr 1 1950 - Bergtrollets första nummer - och nr 3 1956.

Då och då frågar någon efter Bergtroll av äldre årgångar, men det skulle vara glädjande om efterfrågan blev livligare. För att underlätta inköp medföljer en rekvisitionskupong detta nr av Bergtrollet som bilaga. Köp innan det är för sent.

Red.

Aktuellt förslag

Hedström, avd 279, lämnar ett gott råd till kommande månexpedition:

- Skicka med lite vodka och en låda rom till månen. Jag tycker det är så trevligt med fullmåne.

Jag kommer aldrig tillbaka

Jag är en av de där trevliga kunderna. Sällan eller aldrig klagar jag. Jag går t. ex. in i en herrekipering för att köpa mig en ny kostym. Jag slår mig ner och väntar, väntar med tålmod på en expedit. Jag bara väntar och gör det utan knot. När expediten slutligen upptäcker mig och kommer fram och frågar: "Vad får det vara?" så låter jag inte sur och irriterad. Jag håller god min, för jag avskyr uppträden. Jag tycker om att vara vänlig mot folk, därför att - ja, just därför att jag är sådan.

På samma sätt är det när jag går på restaurang. När jag kommer in säger jag till hovmästaren: "Jag skulle vilja sitta där borta", och han svarar att det går inte, "därför att bordet är reserverat", så finner jag mig snällt i detta. Jag sätter mig var som helst för att slippa diskutera. Jag avskyr dispyter och obehag. När jag sedan måste vänta ca 20 minuter på att få beställa eller kanske t. o. m. på att få se matsedeln, så säger jag ingenting. Jag är ju en "trevlig" kund. Jag står ut med det mesta. Om sedan maten är dålig eller jag inte får det, som jag speciellt beställt, så säger jag aldrig ett ord. Jag avskyr att bråka om småsaker. Ja, jag är ju en "trevlig" kund.

Och det är samma sak, när jag kör in på bensinstationen. Om servicemannen inte hälsar eller bara klämmer fram ett grymtande, så säger jag ingenting. Jag gillar inte alls ett sådant mottagande, men som jag sade, så vill jag ogärna vara otrevlig mot folk. Om han inte putsar vindrutan, ber jag inte heller om det, eftersom jag inte vill tjata.

Och när jag kör in på en bensinstation, vill jag vanligen ha olja, batteri och vatten kontrollerade utan tillsägelse. Om det inte blir gjort, så säger jag ingenting, eftersom jag som sagt ogärna klagar. Ibland kör jag in bara för att tanka. Det är riktigt, att detta är huvudskälet för mitt besök. Men jag vill ha och väntar mig mera än bara bensin. Jag vill ha det som innefattas i begreppet "service". Men jag vill inte be om det. Jag tycker inte om att komma med påbud. Och jag kan inte drömma om att tilltvinga mig något genom ett uppträde. Nej, jag är ju en "trevlig" kund. Och så en annan sak. När jag ber att få använda bensinstationens tvätttrum, så väntar jag mig att komma in i ett, som är lika rent som mitt eget därhemma. Men om det är aldrig så smutsigt och inte ens försett med det

CVA-insamling blev jättegäldje för alla på Arboga Sjukhem

Sällan har väl någon insamling mottagits med sådan välvilja, som 50-öresinsamlingen till förmån för två sjuka CVA-are, Sten Fagerström och Helmer Andersson. Båda vårdas sedan lång tid på Sjukhemmet i Arboga. Arne Broberg har varit den drivande kraften och hans energi har satt också många andra krafter i rörelse. När insamlingen avslutades kunde Broberg redovisa kr. 344:.-.

Torsdagskvällen den 3 dec. spreds glädje på Sjukhemmet. Alla anställda

nödvändigaste, så säger jag ingenting till innehavaren. Jag vill inte sära hans känslor eller försätta mig i en obehaglig situation. Jag är nu sådan.

Nej, jag klagar aldrig på dålig service, jag bråkar och kritiserar aldrig. Jag är ju en "trevlig" kund.

Men jag skall tala om för Dig vad jag är: *Jag är kunden, som aldrig kommer tillbaka.*

Jag är med andra ord en missnöjd kund. Och sådana finns det gott om. Vi finns överallt. Om vi inte blir rätt bemötta - på det sätt jag och du och miljoner med oss söker - nåväl, då fortsätter vi bara att söka efter stäl-len, där vi kan trivas. Ja, det är sådana som vi, som kan ruinera ett företag.

Ibland funderar jag på, varför affärs-män satsar så mycket pengar på att få oss tillbaka som kunder, när de kunde behållit oss från början genom vänligt och artigt bemötande - med några vänliga ord och ett leende.

(Fritt saxat efter en artikel i personaltidningskollegan "Länken", som saxat ur "Essotankar", som saxat ur "Så väva vi samman", som saxat ur "Vi och Spritcentralen" som saxat ur "Rullan" som saxat ur "På vinst och förlust", som saxat den från "Bankers Monthly", som tagit den från "Bank Notes", som i sin tur lånat den från "Waynews". Vi bugar oss för allesammans.)

—//—

Ovidkommande

Bror kom till jobbet. Det var en måndagsmorgon. Någon frågade honom om det regnade ute.

Bror funderade en stund, innan han svarade:

- Jo, när jag tänker efter, så var det någon, som hade paraply.

hade inbjudits att tillsammans med patienterna vara med på ett ordentligt kaffekalas med mångskiftande underhållning av bästa klass. CVA-revyn spelade upp några av sina bästa nummer, trion Harriet Malmberg, Birgitta Einarsson och Gunnel Tägtström sjöng av hjärtans lust och "Den levande almanackan" Olle Norén förbluffade publiken med sitt enastående minne. Dessförinnan hade Arne Broberg med varm hand överlämnat en blombukett till husmor samtidigt som han kom med det beskedet att denna blombukett skulle följas av många. Varje vecka under 1960 kommer en blombukett från Bellis Blomsterhandel till varje dagrum på Sjukhemmet.

Ledamoten i sjukhusdirektionen Gust. A. Johansson framförde sitt och direktionens hjärtliga tack för den storslagna gåvan och den trevliga underhållningen under kvällen. Husmor tackade på personalens och patienternas vägnar.

- Kom tillbaka, kom tillbaka snart, var de sista hälsningsorden från patienterna.

Old Jim.

—//—

FÖRSLAGSVERKSAMHETEN utdelar gratifikationer

Elmontör E. Eriksson (2196) 25:- kr. för förslag till lyftanordning för amplidyngenerator PJ-21, 50:- kr. för förslag till avdragare för skiljande av kuggstång från kolvstång, cylinder YL 3 PS-43.

Elmontör R. Svensson 50:- kr., avsynare O. Göransson 50:- kr. för förslag till metod att magnetisera resp. avmagnetisera omformare EO-3-1 utan demontering.

Hjälpmontör B. Olsson 25:- kr. för förslag till utbyte och ändrad placering av vissa kontakter i indikatorvagn PJ-21/R.

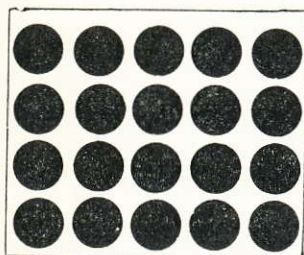
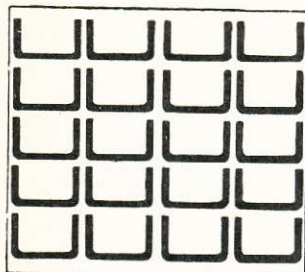
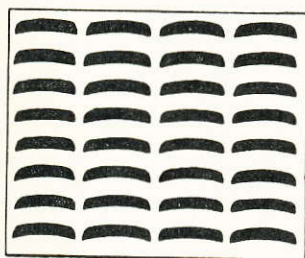
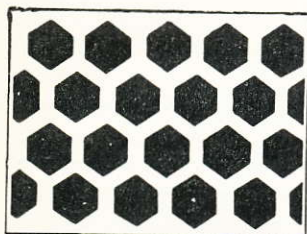
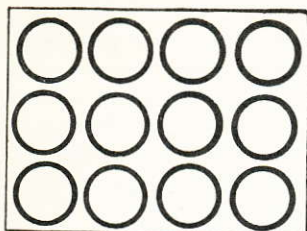
Verkstadsförmän P. M. Henriksson 50:- kr., arbetande förmän B. Edin 50:- kr. för förslag till ändringar på sändarenhet RL-X13:

a) ändring av anodavslutningar på rören QQE 03/20,

b) ändring av avstämningssättet för spolarna L4, L5, L6 och L7 från induktiv till kapacitiv avstämning.

Arb. förmän K. G. Raattamaa 25:- kr. för förslag till låsanordning för mast.

1. verkmästare S. F. Frölinde 200:- kr. för förslag till modifiering av gas-samlare för motor typ RM2.

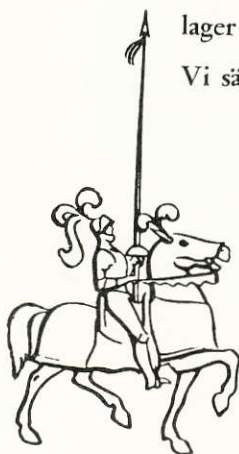


Vi har Er profil i lager

Profiler

i aluminium ingår i ett stort antal konstruktioner, och den svenska industrins behov härav har blivit alltmer omfattande.

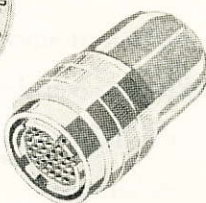
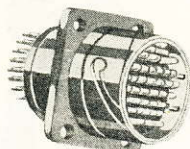
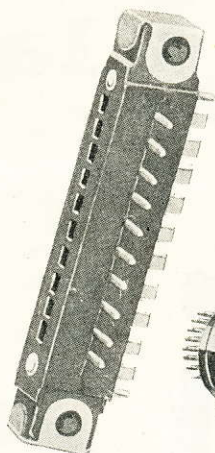
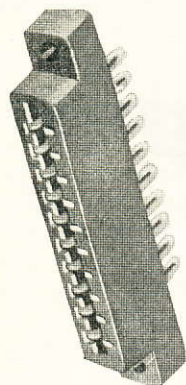
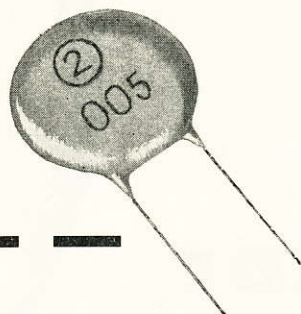
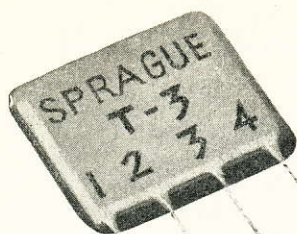
För industrins aktuella behov har Wedaverken lagt upp ett omfattande lager av standardprofiler, stänger och rör. Vi sänder Er gärna vår lagerlista.



Lättmetall är vår styrka

WEDAVERKEN

Vi levererar omgående från lager:
runda, fyrkant- och sexkantstänger, rundgöt, rör och vinkelprofiler.
Rundstänger i en speciell automatlegering med blytillsats kan nu levereras från lager i ett begränsat antal dimensioner.



SPRAGUE PRODUCTS COMPANY

Av Spragues enorma urval av kondensatorer, högkvalitativa motstånd, miniatyrpuls-transformatorer, HF-transistorer m. m. ha vi här avbildat deras diskondensatorer, vilka finnas i värden från 1 pF—0,1 μ F och i spänningar från 50 V—7500 VDC och tryckta kopplingselement för TV och Radio-industrin. Begär katalog C-556.

AMPHENOL-BORG ELECTRONICS CORPORATION

Amphenols välkända kvalitetskontakter behöver knappast någon presentation men vi vill här dock visa några nu aktuella typer.

TRYCKTA-KRETSKONTAKTER finns dels i honkontaktutförande (143-serien), där den tryckta kretsen kan införas direkt mellan hylsorna, dels i hankontaktutförande (133-serien) för lödning på kretsplattan och vilken sedan passar i motsvarande honkontakt.

Slitage å kretsen undviks, kontaktmotståndet elimineras och naturligtvis äro kontakterna guldpläterade. Begär katalog R-2.

AMPHENOL-NYHETEN MINNI E KON-TAKTEN har små dimensioner, är klimatsäker, vibrations- och accelerationssäker upp till 20 g, har 3-pol. bajonettfattning och är konstruerad för användning i moderna flygplan och raketkonstruktioner eller där stora påfrestningar å material kan väntas. Kontakterna är naturligtvis guldpläterade. Begär katalog B-6.

Telefon
Växel 63 07 90

Firma **Johan Lagercrantz**

Värtavägen 57
Stockholm No

PÄR HELLSTRÖM GÖTEBORG

önskar

God Jul och Gott Nytt År

Rosentahl

Kondensatorer och motstånd

Advence

Instrument och konstantspännings-
transformatorer

Gustav Klein

Konstantspänningstransformatorer

Wima

Kondensatorer

Tekade

transistorer och dioder

Sanders

Mikrovågdetaljer

Wilhelm Ruf

Potentiometrar