

Minnesbilder från Blå Hangaren 1973 – 1977

Blå Hangaren var ingen idealisk arbetsplats men den var speciell på många sätt. Hangaren var kall, ofta var det inte mer än +5 grader inne på vintern, det var dålig belysning, endast två toaletter, ingen dusch och lunchen fick man äta på arbetsbänken. Golvet var av omålad betong och smutsigt efter år av oljespill etc. Genom springorna i väggarna sipprade hela tiden evinnerliga små frigolit kulor. Detta var resultatet av ett försök att bättra på isoleringen genom att spruta in frigolit kulor i alla väggar. Att väggarna till största delen bestod av springor var det tydligen ingen som tänkte på. Eftersom våra bilar var parkerade mot hangarväggen på utsidan så blåste det in frigolit kulor i friskluftintagen som sedan poppade ut inne i bilen. Det var ett ständigt jagande av kulor.

Trots alla skavanker, dålig arbetsmiljö och långa dagar så minns jag tiden i Blå Hangaren med värme, konstigt nog.

Mycket berodde nog på att den utstrålade historia och tradition. Man hade ju hört så mycket historier från förr av dem som var äldre. Dessutom var det ett glatt gäng som arbetade där. Vi ”bodde” tätt inpå varandra och umgicks över ”företagsgränserna”.

Under min tid där så var det flera hyresgäster som samsades om utrymmet, Volvo Flygservice (som jag själv var anställd hos), Kungsair i Göteborg AB, Osterman Helikopter, Polisens flygavdelning, Hallins Flygelektronik, Svenska Flygverkstäderna med målbogseringen och CTC. Det innebar många flygplan och helikoptrar på ett relativt litet utrymme.

Det man minns tydligast från den tiden var alla ”hyss” som ständigt ägde rum. Det var ofta långa arbetsdagar, tolv-timmars dagar var mer regel än undantag, och alla försökte lätta upp vardagen lite grand. Nedan följer ett axplock. När jag pratar om ”vi” i alla hyssen så är det i huvudsak följande personer, alla tekniker, som deltog:

Urban ”Pysen” Lindén, Volvo Flygservice

Åke Olofsson, Volvo Flygservice

Jag själv, Peter Fredriksson, Volvo Flygservice

Roland Andersson, Kungsair i Göteborg AB

Karl Olof ”Olle” Thor, Kungsair i Göteborg AB

Lars Hallin, Hallins Flygelektronik

Karl-Sture, Osterman Helikopter och Polisens Flygverksamhet

- VÄRMESHUNTEN

Det var som sagt ofta mycket kallt i hangaren vintertid. Inte blev det bättre av att Luftfartsverket skruvade ner shunten på värmepannan för att minska kostnaden. En dag hittade vi gömstället för nyckeln till pannrummet, som alltid hölls låst, och skruvade upp shunten för fullt. Äntligen blev det hyfsad temperatur inne, ca 14 grader. När Allan Benjaminson från Luftfartsverket kom för att kolla pannan upptäckte han till sin förvåning att shunten stod fullt öppen. Han skruvade genast ner den igen, låste dörren och kom in i hangaren för att släcka ljuset. Av någon outgrundlig anledning brukade han ibland göra det, mitt under arbetstid. (Förmodligen var det av besparings skull och enligt något direktiv från hans chef). Han tittade sig misstänksamt omkring, funderade ett tag och gick sedan.

Vi tände ljuset igen och tog oss snabbt in i pannrummet, vred upp shunten på nytt och kunde åter njuta av lite värme tills Allan ”Shunt” kom tillbaka nästa gång. Detta upprepades under en lång tid och jag tror aldrig att han kom på hur det gick till.

- VERKSTADSDÖRREN

Roland Andersson, tekniker hos Kungsair i Göteborg AB, hade en eftermiddag väldigt bråttom att bli klar med arbetet för att åka iväg till ett möte. Vi övriga tänkte (som vanligt) att det måste finnas något vi kunde göra som skulle försena honom. Vi kom då på den briljanta idén att gömma dörren till Kungsairs verkstad så att Roland inte kunde låsa efter sig. Det skulle onekligen fördröja honom. Vi började med att en av oss som var med, (jag tror att det var jag, Åke Olofsson, Urban ”Pysen” Lindén och Karl Olof ”Olle” Thor), uppehöll Roland medan vi andra tog bort dörren, bar iväg den och gömde den i bergen bakom hangaren. När sedan Roland, nu mycket stressad, skulle låsa verkstaden hittade han ingen dörr...

Naturligtvis var det ingen som hade en aning om var den kunde vara. Till slut och med hjälp av sin erfarenhet om hur hans kolleger tänkte så hittade han dörren. För att få ner den från bergen var han tvungen att hasa och rutscha den och sedan, med hjälp av traktorn som vi bogserade planen med, släpa dörren in i hangaren igen där han med egen kraft fick den på plats (ingen hade naturligtvis möjlighet att hjälpa till). Försenad blev han, så det var en lyckad operation.

- FLYGPLAN VID HÅLLPLATS

Lars Hallin, som vid tillfället höll på med ett installationsarbete på en av Chalmers Flygklubbs MFI:er, fick ett viktigt telefonsamtal. Han stängde kontorsdörren efter sig vilket gjorde att det blev fritt fram för hyss i hangaren. Lasse hade hittills varit tämligen förskonad från ”jäkelskap” men nu tyckte vi att det var dags. Vad skulle vi hitta på?

En idé om att gömma MFI:n växte fram, varför inte ute på busshållplatsen? Där skulle han nog inte att leta inte i första taget.

Sagt och gjort, vi skyndade oss att dra flygplanet ut ur hangaren, runt hörnet och genom grinden ut från flygplatsområdet. Det var lite besvärligt, för även med båda grindhalvorna öppna, så var spännvidden några centimeter för bred. Med lite saxning så gick det dock till slut.

Väl ute på busshållplatsen tog det inte lång tid förrän bussen kom och förundrade passagerare stirrade på oss genom bussens rutor.

Nu var Lasse färdig med telefonsamtalet och öppnade dörren till hangaren för att fortsätta med MFI:n. Det tog inte många sekunder förrän han förstod att det var jäkelskap på gång. Han låtsades dock inte om någonting utan gick bara oberörd runt i hangaren, tittade ut genom hangarporten och även runt hörnet (fel hörn).

Till slut var han trots allt tvungen att erkänna sig besegrad och kom med lätt jagad blick för att fråga om vi sett flygmaskinen. Vi spelade naturligtvis helt ovetande om vad som hänt och chockade över att en flygmaskin bara kunde försvinna. Efter en mängd olika förslag på vad som hänt, (exempelvis, är du verkligen säker på att den stod i hangaren, du har ju arbetat rätt hårt det sista och har visat tecken på att vara utarbetad, du kanske missminner dig), så fick han oss till slut att erkänna att vi möjligen var inblandade i försvinnandet. Vi såg oss därför tvungna att visa honom den nya uppställningsplatsen.

När vi sedan hjälptes åt att dra tillbaka planet in genom grinden så kom kassören i Chalmers Flygklubb åkande för att se hur arbetet med klubbens MFI fortskred. Han blev antagligen ganska förvånad över att se deras plan saxas in genom grinden och frågade, lite surt, vad vi höll på med. Då svarade Roland helt lugnt; ser du inte det? Vi håller på att baxa en MFI in genom grinden. Kassören som tyckte att övriga kommentarer var överflödiga fortsatte in i hangaren och satte sig att vänta hos Lasse Hallin.

- **KROSSAD TRANSISTOR**

Roland hade letat fram en transistorradio från någon av sina gömmor, det var en Bang & Olufsen minsann, lite gammal och sliten kanske, men ändå en B&O.

Den stod och spelade oavbrutet i hangaren på hög volym, dag efter dag. Detta blev med tiden lite tröttsamt men uppmaningar om att stänga av eller i varje fall sänka volymen, påverkade honom inte alls.

Åke tyckte vid det här laget att det fina med B&O radion för länge sedan spelat ut sin roll och att det nu enbart var jobbigt. Han varnade Roland att om han inte stängde av, så skulle radion förpassas till de sällna jaktmarkerna. Roland var totalt oberörd av detta hot och gjorde ingen ansats att stänga av.

Åke gick då tyst och letade reda på ett långt plattjärn av grov dimension, gjorde en perfekt sving och krossade B&O:n.

Sen var det tyst...

Roland kunde naturligtvis inte låta detta tilltag få passera utan vedergällning. Nästa morgon när Åke kom gående genom hangaren mot Volvos hörna, såg han att det droppade något ur verktyglådan. När han öppnar lådan så visar det sig att den är till bredden fylld med spillolja. Det var en hälsning från Roland. Åke tog då och borrhade två dräneringshål i botten och lät oljan rinna ur. Sedan vidtog ett digert rengöringsarbete påhejat av Roland och övriga kolleger.

- **RADIOSTYRT**

Urban "Pysen" Lindén, tekniker hos Volvo Flygservice, hade en hemmagjord elektroniklåda. Det var en låda i plexiglas fullproppad med reläer, kablar, brytare och en radiomottagare. Ingen annan än Pysen förstod riktigt hur den fungerade men han hade konstruerat den för att kunna starta bilen ifrån lägenheten kalla vintermorgnar. Han gillade inte att sätta sig i en kall bil.

Denna låda kom till god användning en dag. En av Kungsairs piloter, Ingemar Wallqvister (numera bortgången) av oss tekniker kallad för Villkvaster, hade just landat med SE-FNT (Beech Baron) efter en flygning. Det var vid lunchtid och frågan kom upp om vi (Åke, Roland, Pysen och undertecknad) skulle åka över till "snusket" (d.v.s. lunchrestaurangen) på andra sidan och äta lunch. "Villkvaster" flikade in och sa att han gärna hängde med.

Eftersom vi samma morgon hade diskuterat pysens låda och dess olika användningsområden så kom några av oss genast att tänka på ytterligare ett sätt att använda lådan, nämligen att installera den i "Villkvasters" bil och skoja lite. Ingemar var känd för att vara en skämtare och att gilla lite bus (han brukade ofta krypa ur Baronen med headsetet över näsa och bakhuvud istället för över öronen).

Vi bestämde oss för att åka över till snusket i två bilar eftersom "Villkvaster" skulle fylla i flight log och lite annat först och skulle sedan komma efter i sin bil.

Snabbt installerade Pysen sin låda i motorrummet på Ingemars bil (en gammal Amazon som alltid var olåst) och sedan åkte vi iväg mot snusket. För att komma i rätt position bakom Ingemar så svängde vi in på vägen till "Kolonien" och väntade på att han skulle köra förbi. När han till slut kom så följde vi efter på behörigt avstånd. Väl framme vid trafikljusen i korsningen vid "nya" hangaren så fick han och även vi, som kom några bilar bakom, stanna för rött ljus. När det blev grönt igen så stängde vi, med hjälp av pysens låda, av "Villkvasters" motor. En kö bildades bakom och vi kunde se att han rörde sig i bilen och försökte starta motorn igen utan att lyckas. Det blev rött ljus igen och då startade pysen hans motor igen. Ingemar blev lugnare där framme. Det blev grönt och vi kunde se att han lade i ettan för att köra, då stängde vi av igen. Febril aktivitet, förarna bakom Ingemar började bli otåliga och någon tutade. Rött igen och motorn startade. Grönt och motorn dog igen. Efter tre gånger släppte vi iväg honom.

När vi närmade oss snusket såg vi att det bara fanns en ledig parkeringsruta kvar och Ingemar skulle just svänga in mot den när vi stängde av hans motor igen. Vi kunde därför elegant köra om honom och lägga beslag på den sista parkeringsplatsen. Ingemar klev då ur bilen och ropade – "Jag vet inte hur det går till, men jag ger mig fan på att ni ligger bakom allt, ja, jag är helt säker!", varpå han lät bilen stå och gick in på snusket.

Vi var naturligtvis helt oskyldiga och försökte gemensamt felsöka och komma med goda råd, allt ifrån brytarspetsar till skrotning.

Först långt senare avslöjade vi skämtet och han uppskattade det verkligen, han pratade senare ofta om hysset och berättade för den som ville höra på.

- **TVÄTT AV FLYGPLAN**

En dag hade Roland bestämt sig för att tvätta SE-FLG, en Piper Navajo, eftersom det var fint väder och den var i behov av en tvätt.

Roland var ivrigt påhejad av oss andra eftersom det inte var så ofta förekommande att se Roland tvätta flygplan.

Mitt under tvätten fick han telefon och var tvungen att springa in på kontoret. Nu var vi tvungna att hitta på något, man fick ju inte missa en sådan chans.

Snabbt lossade vi vattenslangen från kranen på väggen, hällde ur det mesta av vattnet som fanns i slangen och fyllde den sedan med spillolja. Det var en lång och grov slang så det fick plats ganska mycket olja. Vi blev färdiga innan Roland kom och kunde på lagom avstånd se hur han började spola igen. Först kom lite vatten och sedan en hel del svart olja...

Det blev lite extrajobb för Roland vid den tvätten.

- **SALUT FÖR TELEVERKET**

Åke och Roland hade båda ett intresse för krut och skarpa smällar. De hade svarvat till en anordning för att kunna smälla av salutpatroner (som en hagelpatron fast utan kulor). Det var ett rör med ett huvud som man kunde skruva av för att lägga patronen i "loppet". Man kunde sedan med hjälp av ett snöre rycka ur en sprint som höll det i huvudet monterade fjäderbelastade tändstiftet. På så sätt kunde man gillra upp anordningen och på avstånd smälla av patronen genom att dra ur sprinten med snöret. En dag var en montör från televerket i hangaren för att göra en installation. Ståendes på en hög steg som var lutad mot en vägg i hangaren så märkte han inte att "salut" anordningen apterades under stegen.

Just när han koncentrerat pillade i en kopplingsplint så drog Roland i snöret. Smällen som en salutpatron orsakar är väldigt kraftig och det var med svårighet som montören höll sig kvar på stegen. Han var sedan inte sig själv på ett bra tag. När man tänker på detta hyss i efterhand så inser man att det kanske inte var så lämpligt egentligen. Det kunde ju skett en olycka.

- **REGN PÅ TOALETTEN**

Det fanns bara två toaletter i hangaren. De hade båda ventiler i taket som på yttertaket var som små skorstenar.

En dag kände Åke sig nödgad att besöka en av toaletterna. Vi övriga kom på idén att dra upp en vattenslang på taket över toaletten och försöka spola vatten genom ventilen och på så vis förhoppningsvis blöta ner Åke.

När Åke stängt dörren efter sig skyndade vi oss att få upp en man på taket med vattenslangen, fick in munstycket i ventilen och vred på. Det dröjde inte många sekunder innan Åke kom utrusandes med byxorna halvt nere. Han påstod dock, och gör fortfarande, att han hört oss hela tiden och att han lät oss hållas för att inte göra oss besvikna.

- **KLISTRAD LUR**

Urban ”Pysen” Lindén var känd för att prata ofta och länge i telefon. Speciellt viktiga samtal dök ofta upp under tillsyner. Vi tänkte att vi måste göra något i samband med allt telefonerande.

Detta var på den tiden när det så kallade superlimmet började bli allt vanligare och vi tyckte att det kunde vara kul att testa.

Vi satte sålunda en droppe lim på var och en av de två vita knapparna som telefon luren vilade på och lade dit luren igen. Detta var en telefon av den gamla typen av svart backelit och tämligen tung.

Det dröjde sedan inte lång tid förrän telefonen ringde och Pysen rusade in i verkstaden för att svara. Limmet fungerade ganska bra. Han fick med sig hela telefonen till örat men väl där så släppte limmet och den tunga telefonen föll ner på golvet, efter att först ha studsat på skrivbordet, med ett ljudligt brak.

Vi övriga hade naturligtvis ingen aning om hur detta hängde ihop...

För övrigt minns jag en hel del småroliga saker,

Som när Åke målade asfaltlack på utsidan av Rolands verkstadsfönster strax innan Luftfartsinspektionen skulle komma på inspektion...

Eller när vi matade Fiskmåsar med bröd indränkt i Whisky...

När locket till min lunch box i aluminium var ordentligt popnitat...

När Roland gillrade en vattenhink ovanför dörren till hangaren med avsikt att blöta ner Karl-Sture men att det istället var Osterman chefen som kom...

Detta är några av de minnen som kommer fram när man tänker tillbaka på tiden i Blå Hangaren.

Peter Fredriksson