



# Flygförvaltningens

*Vad blev det av den?*



Flygplanhallen 1985 (Jämför bilden från 1970-74)

**I nr 2 1986 av TIFF var en diger artikel införd av Rolf Hjärter FMV:FuhD som handlade om Flygförvaltningens verkstadsskola, dess öden och gestaltningar från starten 1942 till 1 juli 1968 då skolan övergick till det allmänna skolväsendet och Västerås kommun med sin lokala skolmyndighet övertog skolan. Vad hände då sedan med skolan?**

**F**öljande artikel skall i stora drag och i vissa fall mer detaljerat redogöra för fortsättningen.

Artikelförfattaren är mycket mån om att alla läsare av TIFF skall bli medvetna om vad skolan i dag står för, men först lite historik och bakgrund. Låt oss därför återvända till hösten -68.

## Ny skepnad

Då startade alltså Johannisbergsskolan i ny skepnad med personal från CVV och f d FFV som lärare och adm samt 84 elever fördelade på 7 klasser, som skulle under ett läsår utbildas till

flygmekaniker för både civila och militära luftfartens behov inom Sverige. För att bli antagen till utbildningen måste sökanden ha en grundutbildning från t ex bilmek-linjen minst 1 år eller motsvarande. Dessutom bedrevs samtidigt på skolan telereparatörsutbildning med 30-talet elever och ytterligare en klass med styr- och reglermekaniker. Totalt 130 elever.

All denna omställning förde med sig en hel del problem av de mest skiftande karaktär, personalen hade det verkligen arbetsamt, speciellt på sommaren och hösten -68. Ny arbetsgivare (kommunen) nya anställningsförhållanden, nya lokaler, nya kurspla-

ner, ny utrustning, utbyte av viss personal och framför allt "nya elever", för att nämna några exempel.

## Fler lokaler

Fler lokaler måste till för att tillgodose utrymmesbehovet, alltså även CVV:s kallförråd (den andra byggnaden i skogen) togs i bruk som flygplanhall. Allt hann ju ej bli klart till starten i aug -68, bl a byggnaderna, så trängsel med byggnadsfolk – elever – lärare uppstod. Det var ej ovanligt att läraren och eleverna samlades till lektion i varmluftströmmen från en byggtork i fpl-hallen under kalla dagar, innan värmeinstallationen var klar.

## Schemaproblem

Schemaproblem hela läsåret p g a att stationsutbildning var den nya melodin för flygmek-eleverna. Elever – lärare – lokaler blev verkligen blandad kompott, ibland förunderligt att lärarna hittade rätt klass i rätt lokal.

## Skiftande elevunderlag

Eleverna var ej testade innan intagningen som på FFV-tiden. Alla som

# verkstadsskola i Västerås

— Här kommer fortsättningen



Text: Studierektor Birger Eriksson  
Wenströmska skolan/Johannisbergsavd.

Flygplanhallen åren 1970–1974 ("hangaren i skogen").



sökte kom in, eftersom myndighetsbesluten kom så sent så ordinarie ansökningstider ej kunde hållas. Därför var elevunderlaget av de mest skiftande slag.

## Kompendier saknades

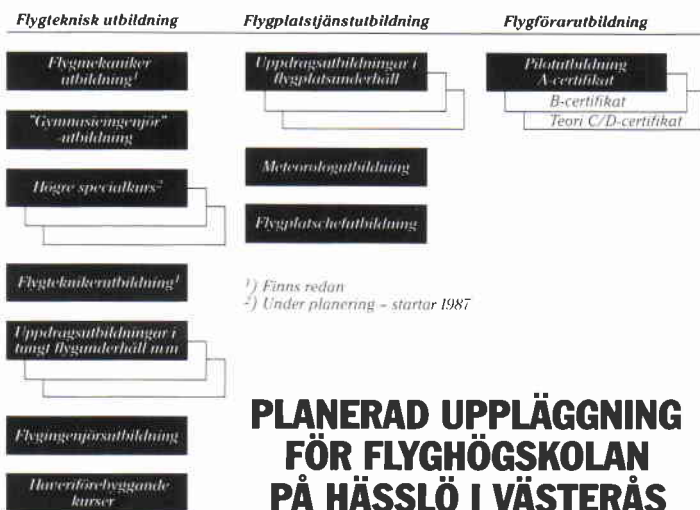
Mycket stora problem undervisningsmässigt uppstod därav. Undervisningslitteratur av lämpligt slag saknades dessutom till en del, så att varje lärare blev kompendieförfattare i sina ämnen. Men allt eftersom tiden gick löstes problemen upp, om ej utan våndor och undervisningsläget stabiliserade sig. Några lärare åkte på ny utbildning d v s för att få lärarbehörighet enligt den "nya" skolförordningen.

## Bättre i mitten av 70-talet

Byggnadmässigt fick skolan 1969 egen matsal i en f d lärosal. En lärosal

Från mekaniker till underhållstekniker.

Planerad uppläggning för flyghögskolan i Västerås.



## PLANERAD UPPLÄGGNING FÖR FLYGHÖGSKOLAN PÅ HÄSSLÖ I VÄSTERÅS

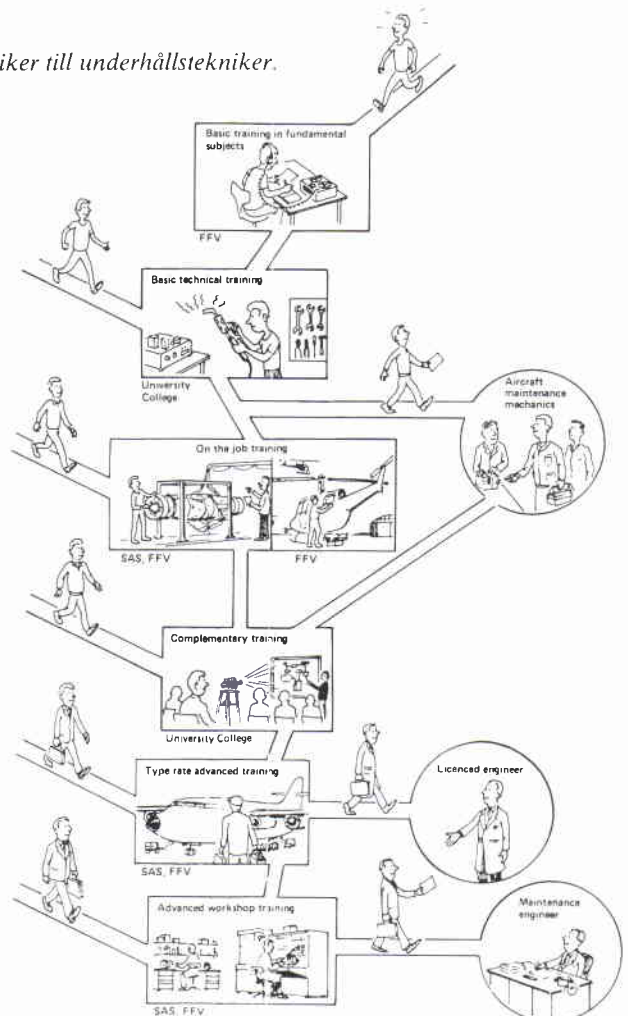
Hässlös stora markområden möjliggör flexibilitet i såväl planeringsarbetet som utbyggnadsfasen. Därför kan flyghögskolan byggas upp etappvis

**Etapp 1** kommer att omfatta flertalet av de planerade flygtekniska utbildningarna

**Etapp 2** omfattar flygförarutbildningen

**Etapp 3** omfattar flygdriftingenjörsutbildningen samt de olika flygplatstjänstutbildningarna

**Etapp 1** genomförs så att utbildningen kan starta ht 1987. Flygförarutbildningen (etapp 2) ska starta antingen 1987 eller 1988. Målsättningen bör vara att också etapp 3 ska genomföras till sommaren 1987 men den kan även genomföras successivt.



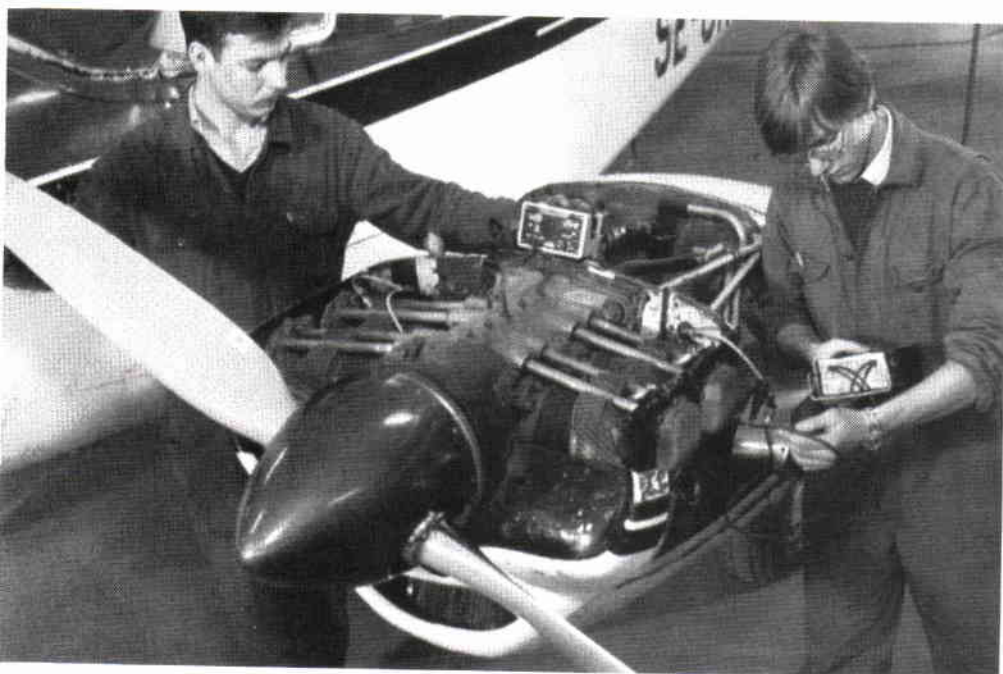
*Motorverkstad och  
helikopteravdelningen.*



*Kontroll av landställ.*



*Felsökning på  
motorns elsystem.*



för 30 elever blev två salar för 16 elever vardera. Elevhemmet på Lövud- den upphörde 1969, exp-personalen blev till slut en kanslist på deltid, vaktmästare kom till, som sagt organisatoriska förändringar och först i mitten på 70-talet började allting ordna till sig.

### **Förbättrat elevunderlag**

Elevunderlaget förbättrades också med tiden och de elever som hade fullgjort ett år på Johannesberg och därefter ett år i värnplikt i FV eller två år på civilt flygföretag återvände till skolan för en 6-veckors kurs (på sommaren) s k kompletteringskurs som avslutning på sin utbildning.

Med godkända betyg enligt luft-

*Motormontering.*



fartsmyndighetens krav för MM-certifikat kunde de lämna Johannisberg som flygmekaniker. Men detta läge upphörde 1971 i och med gymnasieskolans genomförande med eftersläpning till 1974 för 6-veckorskurserna.

### Status av gymnasium

När Johannisbergsskolan 1971 fick status av gymnasieskola reducerades undervisningstiden per vecka, från tidigare 40 tim till 38 och nya ämnen kom till. Under åren 1968–71 var varje lektionstimme 50 min vid teoriundervisning och 60 min vid praktikundervisning, varvid 38 tim ägnades åt yrket resterande 2 tim till gymnastik. Från och med höstterminen 1971 blev lektionstiden alltså 38 tim/vecka och varje timme = 40 min oavsett teori-praktikundervisning, varav 32 ägnas åt yrket 3 tim för tillval, språk eller matematik, 2 tim gymnastik, 1 tim arbetslivsorientering. Antal elever i klasserna skulle vara 16 st mot tidigare 12 och antalet klasser 5 mot tidigare 7 etc.

### Åter omställning

Luftfartsmyndigheten drog in den auktorisation skolan innehade, d v s de ämnen i flygteknik som eleverna tidigare skrivit inom skolans ram, godkändes ej längre, FV tekniska skola i Halmstad sade också ifrån på så sätt, att elever från Johannisberg som sökte in till FV som tekniker, måste som alla andra sökande till FTS, gå samtliga terminer där, ej slipa 1:a terminen som under åren 1968–71.

### Men ännu en gång...

Men ännu en gång "reste" skolan på sig och läget stabiliserades och det dagliga undervisningsarbetet fick ruti-

nartad karaktär. De arbetsgivare civila såväl som militära vilka "fick elever från Johannisberg" var de första åren rätt kritiska mot vad "lite" en "Johannisbergare" kunde efter sin utbildningstid. "Det var skillnad mot förr, vad FFV-arna kunde när de kom ut i arbetet". Med tiden lärde sig även arbetsgivarna vad det nya skolsystemet innebar och i mitten på 70-talet förändrades inställningen och numera anses flertalet f d "Johannisbergare" som kunniga inom yrket.

Alla berörda inom utbildningen för flygmek ansåg att nu behövdes det en påbyggnadskurs för flygmekaniker på minst ett år. Denna kom också till stånd inom gymnasieskolans ram. Men på Arlanda år 1972 i samarbete SAS – Märsta gymnasium! Johannisbergsskolan blev mycket besviken och var det fram till 1978–79.

### Vardagen... förändringar

I övrigt förflöt vardagen på skolan under 70-talet med smärre förändringar, för flygmekanikersidan komplettering och utbyten av flygplan och motorer, men hela tiden militära flygplantyper och utrustning, S 29 och J 29 Tunnan, Tp 83 Pembroke, Hkp 2 Alouette, Sk 16 Harward o s v mot tidigare A 32 Lansen, J 33 Venom för att nämna några. Styr- och reglermekanikerutbildningen flyttades till gamla Viksängskasernen f d FCS och istället kom en ny kurs: Industriell elektronik.

### Satellitiska

Från och med 1971 knöts Johannisbergsskolan ännu fastare till dåvarande Zimmermanska skolan och blev sk "satellitiska" till denna allmänna gymnasieskola med naturvetenskaplig – teknisk inriktning. Den största i Västerås, för närvarande i skrivande

stund med över 2 000 elever och c:a 200 lärare, fördelade på i stort sett 5 platser i kommunen. Den har nu namnet Wenströmska skolan och flyttade in i nya lokaler 1980.

### Pensioneringar – ny personal

Men säg det som varar beständigt och vid halvårsskiftet -77 avgick rektor Ahlgren med pension. Han hade ju varit med och byggt upp skolan sedan starten 1942, överlämnade nu tjänsten till en av lärarna vid skolan. Ytterligare personal som gick i pension 1977 var von Köhler och Åke Hamlin, vilka ersattes av flygtekniker från civila-militära sidan.

### Påbyggnadskurser

Den 6 år gamla drömmen (idén) om påbyggnadskurs för flygmekarna tog ny fart 1977–78. Kontakter förekom återigen med arbetsmarknadens parter – högskolan – SÖ – LFV om en högre kurs. Stort möte i Västerås 1 juni 1978, gamla kursplaner på högre kurs togs fram och dammades av, stort skrivarbete av lärare. Efter många och långa sammanträden, stat – kommun – högskola – gymnasium – byggnadsstyrelsen – referensgrupper – MBL-förhandlingar – personalgrupper m m kom beslutet på våren 1980 att fr o m hösttermin -80 skall en flygteknikerkurs på 40 poäng komma till stånd. Dock ej i konkurrens med SAS-Märstaskolan, den utbildningen täcker i första hand upp det "tungt" flygets behov. Johannisberg skulle täcka det "lätta" flygets. Flygteknikerutbildningen sorterar under högskolan Eskilstuna/Västerås och Johannisbergsskolan blev därmed en integrerad gymnasium – högskoleavdelning för flygteknisk utbildning.

Motorverkstaden.



Detaljstudier i motorverkstaden.



Plåtavdelningen – reparation av sidoroder.

Auktorisationsbevis från LFV utfärdades och skolan behövde ej vara bevisken längre. Lärarstyrkan utökades med 3 man, en på gymnasiet och två på högskolesidan, varav en var projektledare för flygteknikerkursen och är nu dess föreståndare. Nämnas kan att två av nu tjänstgörande lärare har varit elever vid skolan bl a en under 70-talet. Precis som på FFV-tiden så återvänder en del "syndare".

### Behörighet att söka MM-certifikat

De elever som nu går igenom fte-kursen med godkänt resultat har behörighet att söka MM-certifikat vid LFV om deras praktiktjänst (minst 2 år) räcker. Detta är starkt motiverande på de 80 elever som går på gymnasiet flygmekaniska linje då de kan söka direkt till högskolan efter första året. Vad dessa senare elever beträffar så har kvalitén ökat med åren likaså antalet sökande. Till varje läsår är det 350–400 sökande varav 10 % äldre (över vpl-åldern), lägsta intagningspoäng, 4,0 enligt gymnasieskolans regler. Så det ser bra ut just nu och skolan tycks fungera.

### Internationell skola?

Johannisbergsskolan har också blivit "mer internationell" under 70-talet. Vid en granskning härförleden fanns ca 15-talet nationer uppräknade som tidigare hemvist för elever, ett par tre elever varje år. Jorden runt så att säga.

### Modernisering av flygmaterielen

En del nyheter har givetvis tillkommit på materielsidan, bl a har skolan numera bytt ut Sk 16 mot Sk 50 samt har dessutom ett par 35F införlivats i samlingarna. Inköpta är också civila flygplan av typ Piper, Apache, Cherokee och Warrior, mycket tack vare samgående med högskolan, enär staten hyr utbildningen av kommunen och det har fört med sig ökade möjligheter för samordning av resurser utbildningsmässigt.

Dessutom är Johannisbergsskolan som gymnasieskola/högskola rätt ensam om att ha institutionstekniker som lämnar service åt lärarna på yrkestekniska sidan när det gäller den mångfald av flygmateriel som finns. Johannisberg är unik på många sätt, som synes.

### Flygteknisk grundutbildning

Skolan har f n 80 elever på flygmekanikerlinjen (åk 2 i gymnasiet) och 24 elever på flygteknikerutbildningen. Tillkommer sedan de elever på distansundervisning till flygtekniker-certifikat, som vi också bedriver. De eleverna är alltså yrkesverksamma mekaniker, men läser in sin teoretiska kompetens i fackämnena s a s per korrespondens hos oss vilket administreras av högskoledelen på Johannisberg. Vi tillhandahåller anvisningar och i vissa fall litteratur och bistår via brev och telefon de "ensamstuderande" fram till tentamen som också skötes av oss, via någon högskoleenhet ute i landet. Även denna del är under Luftfartsverkets överinseende.

### Framtidsplaner

Men vi siktar ju alla mot framtiden och utvecklingen, det gäller att sikta högt för att hamna på önskad nivå och självfallet har Johannisbergsskolan också planer för framtiden. Skolan arbetar mycket medvetet mot en utvidgning av verksamheten när det gäller utbildning av personal för flygunderhåll på den civila sidan, med accentuering på lätt och medeltungt flyg. Skolans utbildning måste också ses över och moderniseras för att hänga med i den accelererande teknologin på flygtekniska området, spec inom systemtekniska delen.

Vad beträffar denna omstrukturering och utökning av utbildningen är följande planer helt klara och ansökan från Västerås kommun att få starta ligger nu för behandling hos berörda myndigheter, SÖ och utbildningsdepartementet.

Den nuvarande flygmekanikerutbildningen inom gymnasiet åk 2, skall ha en parallellutbildning, flygverkstadsmekaniker.

### Miljölagens krav – ombyggnad

Ombyggnadsarbetet ingångsattes inom lokaliteterna för att dels uppfylla den nya arbetsmiljölagens krav, dels för att inrymma fte-kursen. Hela elteleutbildningen förflyttades ut till nya Wenströmska skolan och kasernerna vid Viksäng. Där hade industriell elektronik fått nya lokaler två år tidigare och döpts om till Automatiseringsteknik och av övriga 3 eltelelinjer har två dubblats fr o m 1980, så de har i alla fall ej fått plats på Johannisberg.

### Auktorisationsbevis

Johannisberg helt åt flyget, va' bra'.

Flygfoto över aktuellt skolområde.



- 1 Flyghögskolan, Hässlö.
- 2 Kursgård och internat.
- 3 Verksamheter med flygintressen.
- 4 Civilflygstation.
- 5 Ännu ej specificerade verksamheter. (ev. med flygintresse)
- 6 Idrottsområde.

För detta erfordras en ökad rekryteringsbas i åk 1. Till flygmekaniker rekryteras från el-tele och drift- underhållstekn linje. Till flygverkstads- mekaniker rekryteras från verkstads- mek och som nu från fordonslinjen.

Bakgrunden till detta är behovet hos flygunderhållsverkstäder och flyg- företag av mer specialinriktad per- sonal.

Därför har skolan föreslagit att par- allellt med flygteknikerutbildningen inom högskolan också få inrätta på gymnasiet tre påbyggnadsutbildning- ar (ett-årskurser). Flygmekaniker till flygelektronik (IERA). Flygverk- stadsmekaniker till Motor-Apparat- teknik och Strukturreparatörer (plåt- plast-komposit).

Ev också en ökning med ett par klasser flygmekaniker. Om myndig- heterna har, ur vår och branschens synpunkt, rätt inställning borde vi få starta upp dessa utbildningar fr o m hösten 1988.

Vid detta läge bör vi också få för- länga utbildningstiden och öka antalet elever på flygteknikerutbildningen. Bristen på flygtekniker och flygtek- nisk underhållspersonal är ju som be- kant stor inom landet. Läsaren ställer sig kanske frågan var skolan skall in- rymma dessa utbildningar lokalmäs- sigt. Johannisbergsskolan är inte av de mått att c:a 200 elever kan inrym- mas i lokaliteterna.

### Ingenjörsnivå

För dessutom pågår planering och ar- bete med nästa nivå av utbildningen.

till ingenjörsnivå inom flygdrift och elektronik-systemteknik.

Tillkommer också korta och långa kurser inom flygteknik/underhåll som skall bedrivas som uppdragsutbild- ning åt företag.

### Pilotskola — civilflyg

Till slut satsar också Västerås kom- mun på att förlägga pilotskola i an- slutning till den tekniska delen. Pilo- ter till civilflygbehovet.

### Internationell satsning

Utöver detta marknadsförs skolans utbildningar på internationella flygut- ställningar och mässor typ Farnbo- rough. Medpartners i sådana sam- manhang är FFV, SAS, Bromma flyg- skola. Västerås satsning på flygtek- nisk utbildning har resulterat i att transportrådet har stöttat projektet och bidragit med resurser och mark- nadsföring.

Resultatet har blivit att andra län- der har visat intresse och sänt offert- förfrågan till oss och även besökt Jo- hannisberg. Likaså har repr från oss besökt resp länder. Oman vill få utbil- da flygmekaniker/tekniker, likaså Tanzania. Kina vill få lärare och in- struktörer utbildade här i Västerås. Offerter är lämnade och vi är nyfikna på resultatet, kommer, kommer ej.

### Hur och var skall nu all denna utbildning förläggas?

Västmanlands flygflottilj lades som bekant ned 1982 och när beslutet om nedläggelsen offentliggjordes i slutet

av 70-talet, började den parlamenta- riskt sammansatta Hässlögruppen från Västerås kommun och länet att undersöka vilka verksamheter som kunde tänkas ersätta flygflottiljen på det stora markområdet. Många olika förslag undersöktes, men för att göra en lång historia kort kan nämnas att det förslag från Johannisbergsskolan om ett flygtekniskt utbildningscent- rum som lades redan 1980 betrakta- des av Hässlögruppen som det mest seriösa och genomförbara. Och på den vägen är det. Men som allt annat i vårt samhälle handlar det om resurser d v s pengar. Många var och är turer- na i detta projekt och det är inte slut ännu i skrivande stund, men vi håller på den nedlagda flottiljens valspråk. Per Aspera ad Astra.

### Hässlö ett utbildningscentrum

Våra styrande på högre nivå har väl inte alltid den verklighetsförankring som vi skulle vilja se. d v s en investe- ring för framtiden i väl utbildat folk inom flygunderhåll som kan bibehålla vår standard så att inte utländska fö- retag och skolor tar det ifrån oss. Men här i Västerås kommun och vår läns- styrelse så är det bara positiva ton- gångar för våra idéer och de politiska partier som styr oss har framhållit för- delen med att omvandla Hässlö till ett utbildningscentrum med tyngdpunkt på flygteknik. De befattningshavare inom utbildningsförvaltningen i Västerås som styr Johannisbergssko- lan ställde också upp på skolans förslag.

Västerås kommun blev ägare till

*Studiebesök 1973 på LIN i Bromma. Kanske någon känner igen sig?*



Hässlö 1 juli 1985. Därmed startade ett intensivt planeringsarbete dels med lokalresursplanering och projektering av byggnader och mark dels som tidigare nämnts av kursplaneförfattande och omstrukturering samt utveckling av vår nuvarande flygmekaniker – flygteknikerutbildning.

### Läget i april 1987

Om- och nybyggnad för vår nya skola pågår med hög intensitet, de byggnader vi skall flytta in i är "gamla VI-an", sedermera avd T:s hangarer och expedition på F1.

Arbetena med byggnaderna startade efter semestern sommaren 1986, en hangar den äldsta på Hässlö (byggd 1926) är riven och ny är under uppförande. I expbyggn. 35-hangaren och den intill liggande båghangaren så är det en del nya väggar som uppförs. När man ser byggnaderna just nu får man nästan intrycket att det bara är taken som inte berörs.

Enligt den projekteringsplan vi har skall det vara klart för inflyttning 1:a juni 1987. Än så länge följer byggarna den planen. Ungefär var tredje vecka har byggfolket s k byggmöte här på Johannisberg, i vilket skolans projektgrupp deltar. Vid dessa tillfällen har vi möjligheten att diskutera och komma överens med entreprenörer/projektörer om detaljlösningar av olika installationer. Det är inte små ytor vi kommer att förfoga över fr o m hösten -87, något över 6 000 m<sup>2</sup>, d v s mer än dubbelt mot nuvarande på Johannisberg. Allt detta byggande kostar självfallet en del pengar, enligt uppgift ca 35 milj kr!

### Elevhotell vid Hässlö 1987?

Vid skrivande av denna artikel kommer meddelande om att ett elevhem – elevhotell, för dryga 100-talet gäster eventuellt ska vara klart till hösten -87 vid Hässlö. Bra tycker vi.

### Flygteknikcentrum

Allt ovan beskrivet skall alltså bli *Flygteknikcentrum* på Hässlö, Västerås (d v s gamla FFV-Johannisberg), numera FTC (se ovan).

Utbildningarna marknadsföres av Västerås kommuns bolag ACS vilket motsvarar Aviation College of Sweden.

Vi flyttar från Johannisberg till Hässlö omedelbart efter skolans vårtermin d v s i början av juni -87. För att inte läsare av TIFF och Sverige i övrigt skall vara omedvetna om skolan på Hässlö eller glömma den så kommer vi att låta höra talas om oss i TIFF nr 2/87.

Så här i slutet av artikeln om skolan kanske läsaren ställer sig frågan, vad

blir det av eleverna då? För det första, som det varit hittills och väl kommer att förbli hoppas vi, så är utbildningen till flygmek mycket populär bland ungdomen i landet. Västerås har hittills varit ensamma om denna (Nyköping startar en klass flygmek HT -87) vilket innebär att till våra f n 80 elevplatser har vi ca 400 sökande varje år. Till flygteknikerutb ca 65-70 sökande på 24 platser. Efter den intensiva utbildningen som för båda elevgrupperna betraktas som "mycket tuff" är det dags att söka arbete. Flertalet flygmek satsar på vidareutbildning till flygtekniker. Antingen vid flygvapnet som yrkesofficer eller till vår egen flygteknikerkurs på högskolan, men också till den gymnasiala utbildningen vid SAS-Märsta, d v s högre specialkurs i flygplanunderhåll, som också leder till grundkompetens för MM-cert.

- När väl eleverna har passerat sin vidareutbildning ligger branschen öppen för dem, både militärt och civilt.
- Vissa flygföretag, stora såväl som små, har en stor del "Johannisbergare" som passerat skolan efter 1968 i sina personalgrupper på olika nivåer.
- Vi vågar påstå att de har "kommit upp sig" i dagens flygunderhåll på samma sätt som "FFV-arna" på sin tid.
- Dagens elever är "hungriga på framtiden" och satsar mycket målmedvetet på verksamheten inom allt vad flyg innebär.

Vi, personal på skolan, har uppfattningen att det är mycket fina ungdomar, pojkar och flickor som vill någonting för flygets framtid och det är vi tacksamma för. Och vi skall efter bästa förmåga förvalta den tradition och tillgång som FFV-skolan skapade åren 1942-68. ■

## "Johannisbergsskolan"

### Historik

1942

Start vid CVV. Flygförvaltningens Läringskola (FFL). Flygplanmontör – Motormontör – Instrumentmakare – Radioreparatör – Filare. 4-årig utb (3 år skola 1 år Flygvapnets förband och verkstäder).

1949

CVV-brand; flyttning till Johannisberg. Flygförvaltningens Verkstadsskola (FFV). Fortf totalt 4-årig utbildning enligt ovan.

1960

Omstrukturering till 3-årig utbildning. Fpl-motormontör – Telemontör 2 år på skolan + 1 år på förband i FV.

1968

Övergång till allm skolväsendet som yrkesskola under KÖY – SÖ. Flygmekanikerutbildning, rekrytering från Fo 1. 1 år Fm2 + 2 år praktik på företag + 6 veckor kompetens kurs = flygmek cert. (LFV auktorisation) Styr och regler – telerep utbildning.

1971

Gymnasieskola. Flygmekanikerutbildning, åk 2 på Fo-linje. (Ej auktorisering av LFV). Telerep utbildning.

1980

Gymnasieskola + Högskola (integrerad). Flygmekanikerutbildning + Flygteknikerutbildning 1 + 1 år. Grundkompetens för MM-cert. (LFV auktorisation) Enbart flygteknisk utb på skolan.

1985

Distansundervisning till MM-cert + tentamensrätt för MM-cert inom högskoledelen.

1985

→ Vidareutveckling → 1987 ACS.

## Not vid pressläggningen av artikeln om Flygförvaltningens lärlingskola i Västerås

Artikelförfattaren har just i presslägningsögonblicket erhållit meddelande om att skolmyndigheterna nu beslutat överföra vår skola på Hässlö till en annan gymnasieskola och dess organisation inom Västerås kommun. Det är alltså dags med ett namnbyte igen.

Fr o m 1 juli 1987 tillhör vi Sveriges äldsta gymnasium, 364 år gammalt, Rudbeckianska skolan i Västerås. Skapat av nydanaren inom svensk utbildningsväsende biskopen Johannes Rudbeckius år 1623. Rudbeckianska skolan som

har naturvetenskaplig-humanistisk inriktning blir därmed s k allmän gymnasieskola. Det är en ärevärdig skola vid Västerås domkyrka, med en staty av J Rudbeckius pryddande platsen utanför kyrkan. Tänk om Rudbeckius kunnat se in i framtiden, att Sveriges äldsta flygtekniska skola 45 år gammal skulle inlämnas i Sveriges äldsta gymnasium och s a s under hans mantel!

Vad blir nu vårt nya namn? Förslaget är:

Rudbeckianska skolans  
Hässlöavdelning FTC.