

Aubisque memoarer

Jag skall berätta lite om mig själv.

Vi kvinnor talar inte så gärna om ålder, men för att få Er förståelse så har jag passerat strecket för 40 motorår.

Jag är född i södra Frankrike och kom som tonåring till Sverige och var inte helt på det klara med vad som förväntades av mig.

Jag har inga syskon bara kusiner runt om i världen, så jag känner mig rätt så ensam ibland.

Från allra första stund hade jag ett enkelt, delvis manuellt reglersystem. Jag skulle ju bara fungera som sandbläster i Saharas öken. Nu var jag upphöjd i rang och nivå till flygmotor med krav, att efter en enkel varvtalsorder sköta allt själv.

Första åren vid SAAB, där förkovrade jag mig och med tiden fann mitt rätta jag. Under de första tonåren var jag nog rätt besvärlig. Jag kände mig trots allt älskad. Min lynnighet och eldighet, liksom en viss tjurighet hade en eggande inverkan på den svenske mannen. Jag har haft och har många älskare. Våren 1968 flyttade jag till CVA, där jag fann trygghet och omtanke och dit jag alltid återvänder för rekreation efter mina äventyr i luften.

Jag har inte alls varit helt nöjd med mig själv alla gånger eller på det sätt jag blivit behandlad. Det första stora ingreppet var när jag bytte ut och ändrade oljesystemet. Bl a hade jag en burk på ryggen för urluftning som jag blev av med. Jag har nog aldrig kunnat hålla riktigt tätt på oljesidan utan laborerat med en mängd preventivmedel. Genom att ändra namnet på tillverkaren försökte dom lura mig en gång. Trots allt, det är tråkigt att vara perfekt.

Jag har till och från varit lite klen. Radialkompressorn, min ena lunga, brast i kraftöverföringen från turbinen. Min tvådelade kompressorrotor har svårt att hålla ihop och är kinkig på vulkningen av fogmassan. Den har på äldre dar också fått förslitningssymtom.

Mina ledskenekransar vållar mig bekymmer. Först var det i turbinen. Någon snål jäkel trodde han kunde spara in på kostnaden för ett antal skruvar. Jag kan tala om att dessa få blev dyra. Axialkompressorledskenekransen håller jag också på och jobbar med. Min främsta del, inloppsledskenorna, lämnar dom aldrig ifred.

Oj, oj vilka krav som ställs på mig.

Bland mina beundrare finns framför allt en som vill ha mig permanentad jämt. Inga flyende lockar som leker i vinden och ruskar jag på huvudet så det känns lite i tårna, då sätter han mig i skamvrån och kör mig bums till frissan.

Någon gång skall ledskenesystemet få ett eget kapitel.

Jag har ju kjo! , dels för att dölja mina nätta grundformer och dels för att på mitt eget smarta sätt ge styrka. Styrka får jag genom att mitt fläktarbete fördelas till grundmotorn och till fläktkanalen. Fläktskovlarna är min exklusivaste och kurvigaste detalj. Den har vållat svårigheter, skador och stora kostnader under åren. Belastningen på dessa är stor. Jag är också kittlig, främst på låga varv där fläktarbetet kan bli frustrerande. Det har hänt att jag nått bristningsgränsen för vad skovlarna tål och kastat ut dem genom inloppsdelens. Jag är ledsen för vad som hänt.

Berättar jag bara om sjukdommar. Ja, vad gör du själv? Vädret? Det är klart jag är intresserad av vädret. Min hjärna, d v s bränsleregulator och turbintemperaturregulator kämpar jämt en kamp mot elementen för att visa min funktionsduglighet. Min startvilighet har också ökats sen jag fått bättre försörjning, efter det att de gamla sura kragarna försvann. Jag har också bättre strömligare och komponenter i nervsystemet. Efter många års modifieringar har jag fått ordning på startspridarna. Tror jag. I all tysthet har jag bussat om vissa slitsbanor och metallbehandlat en mängd komponenter i hjärnan. Du skall veta att mina rörelsespel är så snäva som ned till åtta tusendelar, ok de flesta tio då. Jag gillar inte skit, ursäktade föroreningar.

Tänk dig min reaktion när dom gav mig blästermedel. Vilken pers, jag fick t o m dricka dieselolja, hinkvis. Min huvudoljepump blev tvärarg och vägrade jobba. Nu jobbar jag säkert igen och utnyttjas på alla förband. Jag är stolt över det arbete jag utför. Jag har bl a utbildat alla de piloter som nu bemannar våra plan. Jag har flugit 713.000 timmar och gjort mitt 2000:e verkstadsbesök. Jag har klättrat från 150-timmars översynsintervall till 700 timmar och lovar fler. Jag har gjort och gör succé världen över i baletten. En sexa skåne, där jag utför hisnande manövrer.

Mina älskare och beundrare kommer jag även framgent att som nu tillfredställa och bedra med samma hetta som tidigare.

Du vet, livet börjar efter 40!