



Aviatören

Nr 100 november 2016



Aviatören nummer 2 2016 utgåva 100 Medlemsorgan för Göteborgs Veteranflygsällskap.

Redaktör: Ulf Delbro
udelbro@gmail.com
Ansvarig utgivare: Gert Böll
gertboll1@gmail.com
Layout: Pelle Andersson
biggles.bror@telia.com
Manus och bilder sänds till
udelbro@gmail.com eller postadress Ulf
Delbro, Skånegatan 17 E, 411 40 Göteborg

För åsikter framförda i artiklar svarar respektive författare där ej annat anges.

Göteborgs Veteranflygsällskap
Bg: 180-0226

Byggnadens bankgiro 849-8495

Aviatören trycks av IT-Grafiska AB
Orrekulla Industrig. 36, 425 36 Hisings Kärra

Omslagsbilder

Framsidan: Bella startar från Alingsås. Foto: Gert Böll

Baksidan: Otto Deli från Falköping anländer med sin MFI 9B till en av våra grillkvällar. Foto: Daniel Karlsson

Ordförandens hörna



Hej alla medlemmar i Göteborgs Veteranflygsällskap!

Det är dags för ett nytt exemplar av vår fina medlemstidning Aviatören, och nu när vintern står för dörren vill jag reflektera lite på det gångna året. Vi har fått en handfull nya medlemmar, och er vill jag önska ett hjärtligt välkommen i vår förening som varit aktiv i trettiosex år vid det här laget. Vi har haft en vidunderlig höst med varma och fina dagar men drabbades tyvärr av ett tekniskt problem på vår Lill-Cub under den finaste flygperioden på länge. Bellas avgasrör sprack och det var en del jobb att få ihop grejerna igen, men tack vare vår eminenta motorflygchef Gunilla Öhrn, som ställde upp med kort varsel fick hon ordnat problemet på bästa sätt. Ett stort tack till vår medlem Alexandar Arsic som hjälpte Gunilla med reparationen, du är en klippa!

En sak som vi jobbar mycket med i styrelsen är flygtidsuttaget på våra två luftvärdiga flygplan. Det är konstigt nog samma handfull piloter som flyger nästan alla flygtimmarna och jag undrar varför det inte är fler piloter i föreningen som flyger in sig och flyger våra flygplan. Vi har ungefär ett fyrtiotal piloter registrerade och det är bara en handfull av dessa som aktivt flyger, och det ska vi följa upp. Flygtidsuttaget är en oerhört viktig del för föreningens ekonomi och helt avgörande för att vi ska kunna hålla oss kvar på fältet i Alingsås och för att ha råd att hålla flygplanen försäkrade och luftvärdiga. Vi har flugit ca 63 timmar i år och vi skulle behöva få ut minst 80 timmar men helst 90 timmar om året! Jag mottar gärna idéer omkring detta, jag har redan fått ett uppslag av vår redaktör Ulf Delbro som vi kommer att jobba med. Ni som är piloter men ännu inte flugit Bella eller GV-38 och vill komma igång, är välkomna att kontakta mig eller våra två instruktörer Tommy Bohlin och Erik Tunared, så ska vi få er i luften inför nästa års säsong!

Den traditionella jullunchen är på gång och vi kommer att skicka ut en särskild inbjudan snarast. Jullunchen går av stapeln lördagen 3 december och hålls i samma lokal som dom senaste två åren, alltså Idrottens Bingo-huset på Kungsgatan 47 i centrala Göteborg. Vi har även i år en gästtalare från flygets värld som kommer att berätta en spännande historia, mer om det senare!

Året i föreningen har varit bra, våra trogna tekniker i berget jobbat för fullt och har gjort stora framsteg med Ercoupe'n, och med vår GV-38 Helge

Cesar har grabbarna kommit ännu ett steg närmare luftdopet. Det har varit en del krångel med en bensinkran som inte funkade men nu har dom efter många om och men och troligtvis en del svordomar fått ordning på problemet och dom hade Helge Cesar uppe i friska luften för en motorkörning alldeles nyligen. Motorrenoveringen av Cirrus-motorn i SE-AMA fortskrider också, jag tror att Ralph kommer att delge oss lite mer detaljer på annan plats i Aviatören. Ett stort tack till er i berget som jobbar så fint med våra klenoder, utan er hade vi inte kommit någonstans!

Vi har under sommaren haft tre grillkvällar på fältet i Alingsås och det är lika roligt varje gång. Det har kommit mellan fyra och åtta besökande flygplan och vi har varit uppåt 25-30 personer som grillat och pratat flygplan och annat viktigt. Vi kommer att köra vidare med det vinnande konceptet under 2017 också, alla är välkomna och information kommer upp både på vår hemsida och på vår Facebooksida, och vi ska även utnyttja vårt nya medlemsregister med namnet Myweblog. Det är egentligen ett program för flygplansbokning och registrering av flygtid men funkar alldeles utmärkt för att skicka ut information om aktiviteter till våra medlemmar. Vi ber nu de av er som inte har e-post att höra av er, så skall vi se till att ni får våra utskick på annat sätt.

Jag vill tacka alla medlemmar för det gångna året och alldeles särskild våra stödmedlemmar, utan er hade vi inte kunnat renovera våra flygande kulturskatter, ni är grunden i vår förening! Tack till Ulf för den oerhört fina medlemstidningen, den tar dig mycket tid men jag är stolt över att kunna visa upp den! Ett stort tack också till mina kollegor i styrelsen, ni är toppen att samarbeta med!

Med höstvarma hälsningar

Gert Böll, ordförande i GVFS

Flygfältsnytt



Denna punkt brukar, som erfarna läsare av Aviatören vet, handla om Alingsås flygfält, men jag tänker denna gång även skriva några rader om ett annat flygfält som GVFS flyger på ibland, nämligen Säve.

Sedan flygplatsledningen i november 2014 meddelade att all flygning med tung trafik ställdes in, på grund av dålig bärighet på taxibana och platta, har det varit många turer runt Säve. Alldeles för många för min lilla spalt, men internet är fullt av artiklar om denna historia som nu slutat i att flygplatsen är såld till byggbolaget Serneke i Göteborg.

Serneke har tillträtt som fastighetsägare sedan halvårsskiftet, och tar över driften av flygplatsen den 1/1-2017. Det är nog först då vi kommer att märka stora förändringar på Säve. De största är att flygledartornet stängs och kontrollzonen upphävs, det blir således en okontrollerad flygplats. Banan kortas av till 1199m, vilket gör att Säve klassas ner från 4C till bedömt 2A.

(Flygplatsklassningen styr krav på utrustning och service, t.ex. räddningstjänst) Serneke har presenterat storslagna planer för Säve, med bl.a. racing och testbana, och det finns stora förhoppningar om att småflyget kan få leva kvar. Vad som sker får framtiden utvisa.

Åter så till det lite mer stillsamma Alingsåsfältet, där det flygs på i godan ro. Som jag skrivit om tidigare har Alingsås Flygklubb vart utan flygmaskin, men det har nu löst sig genom köpet av SE-FCO, en Piper PA-28-140 som man haft till låns över sommaren. Även det bogserflyplansprojekt jag tidigare nämnt, Björn Regnströms MCR-R100-150 SE-XZI, har tagit till luften. Det skall bli intressant att se hur denna maskin kommer att prestera.

Text och foto: Erik Tunared



Rapport från byggruppen – GVFS själ.

En tunn rapport, men bättre sommarmånader, faktiskt. I sällskapetets dåtid tystnade byggverksamheten helt under sommaren. Trots samma rättesnöre, nämligen jobba den som jobba vill, har vi de senaste åren blivit fler och fler som ställer upp även sommartid. Mig veterligen har någon aldrig behövt vara ensam i berget en tisdag i år. Antalet mantimmar är inget att skryta med, tvärtom, men faktumet tyder på att vi medlemmar trivs med varandra och har det trevligt. För att kunna producera bättre måste vi, som jag ser det snarast komma igång med AH? Exempelvis har två otåliga medlemmar i stiltjen gått igång med att iordningställa en utställningsmotor för Aerozeum.

Prio ett är Helge Cesar. Det omtalade sega bensinkransbytet är äntligen klart. Kranen sitter där, funkas och håller tätt. På grund av den dåliga möjligheten att komma ut i det fria har det hittills blivit bara en provkörning. Vid nämnda provkörning slängde vi bort sidorutorna. De skakade och skramlade och gav ett outhärdligt oljud. Kraftigare med ny lösning är på G. Annat smått; vi kollade oljetempmätaren med hjälp av vår bärbara spis. Frågan är om vi behöver kompensera för att Aerozeums golv ligger under havsnivån.

Som rapporterat tidigare ogillade vi LeBlondens snapssystem. Det är ett himla söl med droppande bränsle när man rycker motorn. I säkerhetens namn gjorde vi därför avsteg från originalutförandet och kompletterade med snapspump och insprutningsmunstycken. Åtminstone tills vidare har vi alltså två system. Följden har blivit att motorcowlingen inte passar. Plåttis Arne med assistent Bengt har gått igång med modifiering.

Vår AHC får både sporrskopa och -hjul, dock inte samtidigt ☺, men vi kan växla! Då vi inledningsvis förmodligen kommer att flyga på Säves banor börjar vi med sporrhjulsvarianten. För det krävs ett alternativt sidoroder, vilket vi nyligen färdigställt. Bara ytmålningen återstår. Man kan även se det som att vi redan har ett roder för Helge?, eller ett extra sidoroder för någon slarvig AHG-pilot.

Inköpet av sporrhjulet har en knorr. Undertecknad fiskade naturligtvis på den globala marknaden och

fick napp på ett passande hjul. Då priset var högre än jag hade tänkt mig beslöt jag mig för att vänta ut säljaren. Det ändras väl snart nog nedåt, trodde jag. När jag vid nästa tillfälle kollade var annonsen borta! Förb-t! 30-tals sporrhjul växer inte på träd. Några veckor senare dyker en glad Filip Gerhardt upp i Berget, bärande på ett paket. Det var Filip som hade snuvat mig på sporrhjulet. Han av alla världsmedborgare ! Slutklämmen är ändå OK. Filip köpte hjulet för sitt pågående Auster-projekt. Vi disponerar det tills vidare. Kanske måste vi återlämna det redan efter vägningen av AHC, då hjulet är betydligt tyngre än skopan, men vi hoppas naturligtvis på att få testa det. Vi får se hur det slutar. Nätfiske igen?

Jobbet med Svedinos Ercoupe går också sakta framåt. So far inga överraskningar. Snart startar uppbyggnadskedet, varför vi just nu söker en behörig kontrollant, som krävs för att komma vidare.

Emil har fixat ställdelar till "nyskick"

Ungefär det samma gäller för AMAns motor. I förra rapporten skrev jag om nålsögat vi måste passera. Jo, det gick vägen. Allt som skulle sprickundersökas passerade utan anmärkning. Första tröskeln ligger därmed bakom oss. För sällanbesökare ser det ut som om ingenting händer, men mycket sker som hemarbete, av Rune Sjöland och Rolf Tistrand. Båda har egna fina maskinutrustningar. Bl. a. har magneterna packats om. Se även bild med text. Undertecknad fördjupar sig i manualer och reservdelskontakter, en bottenlös uppgift. Cirrus Minor II är en utmaning. Just nu är jakten på babbitslager igång.

Visste ni att GVFS i mer än 35 år har bedrivit kurser i hur man med gammal kunskap bevarar industrihistoria? Utan att ändra på någonting får vi plötsligt, tack vare Vuxenskolan betalt för vår trevliga sysselsättning. Efter 20 veckor, i realiteten tisdagar, har vi härliga 5800:- kronor att handla nödvändiga grejor för. En påfyllning på byggkontots dagsläge med 26 %! Glöm "tänk om" Vi kan gå rakryggade in i framtiden.

Vi i byggruppen diskuterar ofta önskemålet att tillsammans göra några bildande, veteranflygrelaterade resor. Förhoppningsvis blir det verklighet nästa år. Med eftertryck vill jag här föra fram att den påbörjade planeringen självklart inkluderar alla GVFS medlemmar. Intresserade får gärna höra av sig till vår granne hos Aerozeum,

flygantikvariatägare och medlem Claes Berg. Som mjukstart tog vi oss nyligen hela vägen till Fläskebo, en halvtimmes biltur i kolonn. Där finns Fritiofs garage, ett mycket trevligt bil- och MC museum, men ändå inte, om man säger så. Alla bilarna används! Genren är visserligen ej flygrelaterad, men jag skrev ju mjukstart. Tyska bilen ORYX från 1914, med gasreglaget på ratten, växelspaken på utsidan av chaufförens dörr och ljusbrytaren i en låda på fotsteget, som våra ungdomar väl inte ens vet vad det är, fångade intresset.

Besöket uppskattades – och genererade SEK 504:- till GVFS bygghkonto. Lista ut hur det gick till! Två gravida flugor.

Slutligen; vid en morgonfika på sensommaren gjorde vi spontant en Gallup i gruppen om vad medlemmarna vill läsa i Aviatören. Resultat: över 40 individuella svar. Många önskemål handlar om att få läsa om flygupplevelser med våra flygplan och GVFS historia. Med detta sagt slår det mig att sällskapet aldrig haft så många skrivkunniga piloter som nu. Snälla, fyll Aviatören med relevanta artiklar! Själv skall jag försöka bidra med något ur GVFS historia. (Inget löfte). ☺

Sedan 2008 har det blivit ett dussin Rapporter från byggruppen för min del. Antalet innan -08 har jag ingen aning om. De har hamnat i datorhimlen, i ett Cb. Rapporterna från byggruppen är mycket viktiga för sällskapets gemensamhet, men kanske skall de ej skrivas av en gammal gubbe, dessutom med certet på hyllan. I rimlighetens namn är det dags för ett nytt, fräscht perspektiv. Numera gäller robotar för arbetskraftbristen, molnbaserade verktyg, helst miljövänliga och artificiell intelligens etc. Inget jag kan bidra med.

Med andra ord; då jag ej kan hoppa över min egen skugga hoppas jag att Annan får möjlighet att skriva Rapporter från byggruppen. Jag fick iaf nöjet att rapportera i jubileumsnumret Aviatören nr 100!

För byggruppen – GVFS själ
Ralph Duell (text och foto)
(Relik)



Bengt Olofsson jobbar med modifieringen av cowlingen till AHC.



Frans Landerberg i omdukningstagen.



Emil har fixat ställdelar till "nyskick".



Exempel på hemarbete: Cirrusmotorns vevaxel får nytt främre lager. Fr.v. vår externa klippa, Janne Johansson, Rune och Rolf



Utflykten. På vänster sida: Sigurd Larsen, Ralph Duell, Claes Axelsson, Lasse Lindström, Gunilla Öhrn. På höger sida: Tomas Odhäll, Emil Viberg, Claes Berg, Birger Jerlehag.

Byggfonden

Alla ni, som gärna vill ge ett ekonomiskt bidrag direkt riktat till vår byggverksamhet är välkomna att göra detta genom en insättning på den speciella Byggfonden. Att renovera äldre flygplan till luftvärdigt skick, som är Veteranflygsällskapets

grundidé och syfte, kostar nämligen mycket pengar, och bidrag är därför mer än välkomna! Sätt in ditt bidrag på bankgiro 849-8495. Litet som stort, allt är välkommet! Bidraget går exklusivt till byggverksamheten.

Vi tackar nedanstående medlemmar för värdefulla bidrag!

Ralph Duell
Frans Landerberg

Helge Gustafs sista flygning

Förr eller senare så måste man inse att det är slut. Vare sig man vill eller ej, så har allt trevligt en ände. Och så hade vi kommit fram till den dagen, då tiden tagit slut för vår älskade GV-38:a Helge Gustaf, det var således dags för den sista flygningen, en flygning som skulle ta den ner till Säve för uppställning i Aerozeum.

Det var en solig och ytterst lugn söndag i slutet av oktober som jag under tidig eftermiddag anlände upp till Alingsås fältet, för att i lugn och stillhet genomföra flygningen. I en hangar hittade jag en mycket snopen Gunilla, som stod med ett avrykt grenrör. Ingen flygning med Urban Filip... (Gunillas egen Cub). Och så blev vi två om Helge Gustafs sista flygning. Efter sedvanligt husvagnsbaxande, ja det bor även en sådan i hangaren över vintern, tankning och taxning startade vi mot Säve. En glappande headset-kontakt ställde till det, varpå trevligheter, gamla minnen, flyginformation och positionsbestämmelser fick förmedlas högljutt i cockpit. CRM, Crew Resource Management GVFS style!

Flygningen gick över en spegelblank Mjörn, via en 360 sväng över Frans, ner genom Lärjedalen mot Agnesberg. Motljus, lite lätt dimma ut över havet och totalt lugn luft gjorde det till en nästan religiös upplevelse. Sånär på ett enda kytt rakt över Göta älv. Så ropade Helge Gustaf upp Säveturnet för sista gången från luften. Som vanligt ett vänligt och hjälpsamt bemötande, det vi piloter blivit bortskämda med i många år, och vi var klara för inflygning till bana 19. En lång svepande finalsväng följt av landning och taxning till plattan via taxibana Bertil, och fram till Aeroklubben.

Magister Kritz kommer så med en kvintett flygelever, och Helge Gustaf fick göra det den gör näst bäst, beundras! Frågorna var många, svaren

desto fler, och nog skall väl en och annan flygelev flyga riktigt flygplan någon dag! Tillsammans ställde vi in den i Aeroklubbens hangar, i väntan på nerfart till Aerozeum.

Och så var Helge Gustaf sista flygning över. Sista flygningen för i år ja! Nu väntar vinterunderhåll och lite reparationer, och om allt går väl flyger hon nästa sommar igen!

Text och foto: Erik Tunared



Barnens Flyghelg på Säve

Den 11-12 juni var det återigen dags för Barnens Flyghelg på Aerozeum, Säve. I år med besöksrekord! Det är inte ofta vi inom flyget orsakar bilköer bort till Älvsborgsbron. Vi hade flugit ner Bella från Alingsås under fredagen, och knuffat upp AHC från berget. GVFS funktionärer lastade in ungar för provsittning, och pratade med en och annan nyfiken pappa och mamma. Helikoptrar och flygplan avlöste varann i luften och på backen, och en nöjd Roger Eliasson pratade så att mikrofonen glödde.

På lördagen bjöd vi i GVFS på en mindre uppvisning av Bella i luften, samt start av Le Blond-motorn på AHC. Två rejäla ryck och motorn hoppade igång! Tveksam vem som flinade mest, Ralph i cockpit eller ungarna i propellervinden bakom. Under söndagen blev det snålare med aktiviteter mestadels beroendes på vädret. Självt var jag på plats på lördag, för dagen iklädd två kostymer: Dels som GVFS pilot, men även som spanare i Fri-villiga Flygkåren. Vi flög två "spaningsflygningar" över Säve med en Pa-28, med fotografering som länkades ner till marken.

Men, nu får vi vara lite självkritiska. Detta är ett årligt återkommande evenemang, och det var ingen överraskning att det kom även detta år. Ändå föll det mellan stolarna varvid ingen i GVFS tog ansvar för vårt deltagande Ytterst ligger ansvaret på styrelsen. Vi fick ändå i sista sekund ihop en handfull medlemmar som ställde upp, en stor eloge till er, Ingen nämnd, ingen glömd! Till nästa år måste vi dels utse en ansvarig person, dels styra upp med lite avspärningar runt våra flygplan. Folk skall givetvis få komma nära, men på ett sätt så att vi kan ha lite uppsikt, vi är ju rädda om våra klenoder!

Till sist: "Teach your child the love of flying, and they will never have money for drugs"

Text och foto: Erik Tunared



Trevliga grillkvällar

Som ordförande Gert Böll skriver i sin spalt har vi under sommaren haft tre grillkvällar på fältet i Alingsås, alla gångerna med ett härligt väder. Det har kommit mellan fyra och åtta besökande flygplan från olika håll varje gång och det var uppåt 25 personer som grillade, umgicks och hade trevligt tillsammans, som det brukar bli när veteranflyg-entusiaster träffas. GVFS höll, som vanligt, fyr i grillen. Gert Böll har lovat att vi skall köra vidare med dessa trevliga träffar under nästa säsong också. Alla är välkomna och information kommer upp både på vår hemsida och på vår Facebooksida.

Här är några bilder från årets grillkvällar.

Text: Ulf Delbro

Foto: Daniel Karlsson, Gert Böll



Grillträffar på Backamo

Några av oss i Backamo flygklubb har besökt de trevliga grillkvällarna i Alingsås som GVFS brukar anordna under somrarna. Då det varit uppskattat av oss och vi även fått lite förfrågningar när vi varit i Alingsås om vi "inte kunde bjuda tillbaka" kände vi att det var hög tid att försöka göra det. Sagt och

gjort. Vi valde ut tre datum som vi hoppades skulle både locka besökare och våra egna klubbmedlemmar. Vi valde fredagar då vi tänkte att det kanske var kvällar som inte krockade med andra aktiviteter och även det faktum att man inte skall upp till jobbet dagen efter. Valet av fredagar fick vi höra var något som uppskattades just på grund av det.

Det var 8:e juli, 22:e juli och 19:e augusti som bokades in. Dock blev det så att endast de två första dagarna kunde genomföras då den 19:e augusti kom att krocka med en annan tillställning och fick ställas in med lite kort varsel. Det var ändå roligt att några av de som besökt oss tidigare kvällar ringde och frågade om det verkligen inte skulle bli något den kvällen. Då får man ju anse att det varit uppskattat.

Att det anordnas lite olika flyganknutna aktiviteter är förhoppningsvis något som kan bidra till ett ökat flygande. Både den aktuella dagen och på sikt. Med det menar jag att det dels blir flygning den aktuella dagen men förhoppningsvis även möjlighet till att det blir ytterligare flygningar genom att det knyts kontakter då både de som flyger och de som inte gör det kan komma att genomföra gemensamma utflykter då de lärt känna varandra på olika aktiviteter som t.ex. grillkvällar. Det är i varje fall så som jag ser det. För nog är det väl roligare om man är fler när man är ute och åker?

Nu till de grillkvällar vi hade i sommar. Den 8:e juli tändes grillen första gången. Från Alingsås kom Gert Böll i GV 38:an SE-AHG och Gunilla Öhrn i sin Cub SE-AUF. Från Säve kom två PA-28:or och en Cessna 172. Även i några av dessa fanns det kända ansikten från GVFS, bl.a. Sven Rolandsson och Karl-Johan Kritz. Lite utanför grillkvällsbesökarna kom en WT-9 Dynamic, SE-VPU, från Bollnäs med en pilot som kom till Backamo för att besöka släkt i närområdet. Trevligt med långväga besökare. Det verkade som att kvällen blev lyckad. Gott väder, fin stämning och gott att äta. Vad mer kan man önska sig en sommarkväll?

Mer flygverksamhet blev det förresten på Backamo följande dag då ett gäng från Aeroklubben med Sven Rolandsson i spetsen kom från Säve till Backamo för att genomföra en dag med landningsövningar. Även det något som blev uppskattat och de kom tillbaka igen för att göra om det hela. Den dagen blev dock mer utmaning på grund av kraftigare vind. Bortsett från att det just den dagen kanske var för blåsig, vi flög inte UL heller, så hade väl det varit något som borde kunnat locka även GVFS piloter att delta i? Kom gärna om det anordnas fler gånger. Vi hade grillen tänd även vid landningsövningarna.

Den andra grillkvällen som hölls den 22:e juli

lockade ännu fler besökare och flygplan. Några av de som kom med anknytning till GVFS var Gunilla och Gert som ju även kom gången innan och Erik Tunared med sin lilla SE-XOR som jag inte tror jag sett på Backamo tidigare. Andra som kom var från Säve, Rödkärr och Lidköping. Det var en blandning av normalklassat, X-klassat och UL-flyg den kvällen. Vi hade högvingat, lågvingat, dubbeldäckt och sådan som var utan vingar. De senare var en gyrokopter som avses. Men visst hade vi även andra grillkvällsdeltagare som kom utan vingar fast de hade kommit landvägen... Lika välkomna var naturligtvis även de!

Ja, det här var lite om de grillkvällar som anordnades på Backamo i sommar. Jag tror att alla som kom tyckte att det var trevligt och vi hoppas att både de och förhoppningsvis många andra kommer nästa sommar. Nästa sommar hoppas vi få se inte bara en gul Cub utan två komma flygande i sällskap med en blå GV 38. Alla flygna av GVFS-medlemmar med Backamo i sikte för att få i sig något grillat i goda vänners lag. Förresten, varför nöja sig med två gula Cubar i sällskap med en blå GV 38? Man skall väl hoppas på att det blir två av varje sort. Det vore väl något att se fram emot! Vi får väl se men det borde väl inte vara helt omöjligt att få uppleva det kommande sommar hoppas jag. Txt och foto: Martin Hellberg, Backamo



En sann skröna

De allra flesta har säkert hört talas om både Odysseus och Aeneas irrfärder, men det jag nu skall berätta om hände faktiskt i verkligheten. Det hela utspelade sig i mitten på 60-talet. Vi kunde fortfarande segelflyga på Säve. Det var en fin dag. Det blåste en nordostlig vind ca 4-5 m/sek, det var 3-4 åttondelar cumulus med bas 900 meter och sikten var så klar så om jorden hade varit platt så hade man kunnat se till Japan, med andra ord, perfekt flygväder.

Jag låg uppe med en elev i en Bergfalke och får plötsligt se en Cherokee som kommer in i varvet från sydväst. "Det är märkligt", sa jag, "Torslandas TL får inte lov att släppa in några flygplan i varvet här". Det hade de inte gjort heller visade det sig. Cherokeeen landade och taxade in till vår hangar. Ur kliver två herrar och den ene säger med skånsk dialekt "är der här Ljungbyhed?" VA??!! De hade som uppgift att flyga från Kristianstad till Ljungbyhed d v s tvärs över Skåne. Det fanns såväl VOR som ADF i flygplanet men den utrustningen hade inte varit påslagen. De påstod dessutom att de hade kommit norrifrån. När vi vänligt men bestämt berättade för dem att de just hade landat på F9 Säve i Göteborg så skulle de sätta sig i Cherokeeen och starta igen. "Det är kontrollerat luftrum här. Ni måste prata med Torslandas TL och för det första meddela att ni har kommit och sedan måste ni ha tillstånd att få åka igen". Vi hade en telefon i vår hangar som de fick låna. När de så hade fått klartecken att flyga igen så skulle de sätta sig i och åka på direkten. "Skall ni inte tanka först?" "Nej det behövs inte." Vi disponerade en stor tank och hade gott om bränsle så vi stod på oss. 102 liter fyllde vi på. Så gav de sig iväg.

I juli 1967 så var jag nere och flög en vecka på Kronobergshed med vår L-13 Blanik för att den skulle få lite flygtid. Samtidigt pågick DM i segelflyg för södra distriktet. Där var med ett lag från Ljungbyheds Flygklubb med Pelle Persson i spetsen. En kväll när vi satt och pratade efter flygningarna så berättade jag den här historien. "Då har du inte hört fortsättningen då?" säger Pelle. Nej det hade jag inte. "Jo förstår du, när de här två tokstollarna får se F14 i Halmstad så tror de att detta är Ljungbyhed. När de går in för landning så lägger de sig rakt framför näsan på en Metropolitan som ligger på final och som då ser sig nödsakade att dra på och gå om. De rapporterade givetvis incidenten till

Luftfartsverket. De två i Cherokeeen insåg då att det troligtvis inte var några Metropolitan som trafikerade Ljungbyhed så de fortsatte sin färd söderut. De lyckades så småningom hitta Ljungbyhed varpå de som kronan på verket landade och körde in på den militära sidan i stället för den civila."

Tro det om ni vill, men detta är verkligen sant. Fennie

Hahnweide – veteranflygets tyska paradis

Under några få dagar förvandlas segelflygfältet Hahnweide i södra Tyskland till en vallfärdsort och festplats för alla som är intresserade av historiska flygplan. "Oldtimer Fliegertreffen" är precis som namnet antyder en träff för veteranflygare. Den kombineras med en flygshow som pågår från morgon till sen kväll. Över 300 flygplan från hela Europa anlände till idyllen bland böljande åkrar, resliga lövskogar och slottsprydda berg.

Flygfältet Hahnweide ligger i utkanten av samhället Kirchheim unter den Teck, några mil öster om Stuttgart. Teck är namnet på en fantasieggande borg som tronar på ett berg i bakgrunden. Den som följde med på tyskalektionerna i skolan förstår att samhället ligger "under" borgen vid bergets fot. Området är rikt på flyghistoria. I skogarna i närheten byggdes under andra världskrigets slutskede en avfyrningsramp för bemannade jaktraketer, så kallade Natter. En desperata satsning där piloterna i sina raketer snabbt skulle nå upp till de allierades bombarmador, avfyra en raketladdning mot målen, och sedan singla ner i fallskärm. Resterna av rampen är de enda som är publikt tillgängliga idag.

Till vardags används Hahnweide av Fliegergruppe Wolf Hirth, en livaktig flygklubb som framförallt fokuserar på segelflyg. Men ända sedan 1981 har platsen också varit ett begrepp bland veteranflygentusiaster. Då arrangerades den första träffen här och sedan har det rullat på vartannat år. Efter 2013 följde ett uppehåll, innan ett nytt gäng eldsjälar tog sig an utmaningen att arrangera en av Europas största flygträffar till 2016. Totalt arbetade

omkring 500 frivilliga med att få allt att fungera. Med facit i hand kan konstateras att de lyckades mycket väl.

Publiksiffran uppgick till närmare 40 000 under de två helgdagarna och den inledande fredagen, då i stort sett alla flygplanen anländer. Utöver alla flygplan och uppvisningar är Hahnweide känt bland sina fans för sin speciella anda. Trots evenemangets storhet i antalet flygplan, besökare och oavbrutet pågående flyguppvisningar, råder en avslappnad stämning på hela området. Under kvällstimma fortsätter evenemanget med ökande grad av öl, lokala delikatesser och fest – som pågår långt in på småtimmarna. Vid soluppgången vaknar allt upp igen. Besökarna tillåts ströva fritt bland planen i flera timmar innan uppvisningarna startar på nytt. Det kan nästan jämföras med en musikfestival som pågår dygnet runt. Här har svenska flygdagsarrangörer något att ta intryck av. Luftrummet över Hahnweide surrade ständigt av uppvisningsplan och flygande gäster. Det genomfördes närmare 900 starter och landningar av sammanlagt 311 flygplan under årets upplaga. Det fantastiska vädret bidrog naturligtvis till succén, med dryga 30 grader om dagarna och ett solsken som aldrig tycktes ta slut.

Bland de ”vanliga” gästande flygplanen hittade man rader av klassiker som Piper Cub, äldre Cessna-modeller, Beechcraft, Zlin och Dornier Do-27. Av utrymmesskäl fick dessa parkera på ett korsande stråk en bit från publiken. Istället kunde allmänheten beundra den närmare kilometerlånga ”flightline” som sträcker sig längs hela flygfältets längd. Här fanns uppställt hela skalan av historiskt flyg från glidflygplan till flermotoriga warbirds. Här parkerades maskinerna som gjorde rundflygningar, alla uppvisningsplanen och de allra finaste och äldsta av de bevingade gästerna. Om man själv önskade komma upp i luften kunde man åka med någon av de många Antonov An-2 som lyfte och landade i en ständig ström. Eller varför inte med en av de tre (!) Junkers Ju-52 som också gjorde rundflygningar under dagarna.

Bland de många dubbeldäckarna hittade man

hela flockar av skolflygveteranerna Boeing Stearman och Bücker Jungmann. Även modeller som i Sverige bara återfinns i några enstaka exemplar, till exempel belgiska Stampe och flygvapenklassikern Focke-Wulf Stieglitz, kunde man lätt räkna upp till tiotal. Bland andra flygplan som vi känner hemifrån fanns Klemm 35 i många olika färgsättningar, liksom den mer sentida, svenskbyggda Bo 208 (licensbyggd MFI-9).

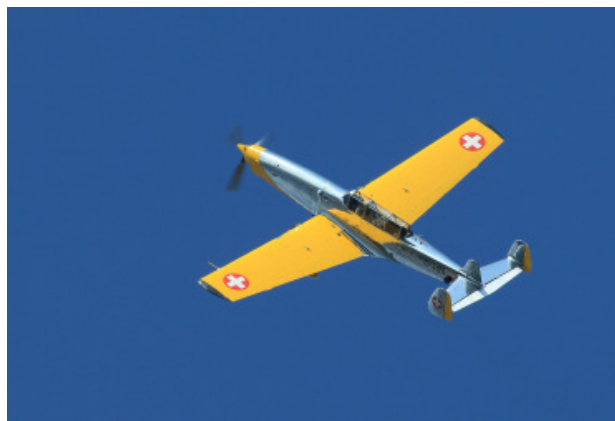
Här fanns också ett stort antal historiska flygplanstyper som vi sällan eller aldrig ser på våra breddgrader. Linjesköna Ryan STA i blänkande metallfinish, den parasolvingade Morane Saulnier MS 317, den udda lågvingade Kinner Sportster, den vackra Curtiss Travel Air och den inte fullt lika vackra Curtiss Robin, liksom flera bastanta Waco dubbeldäckare. Eller vad sägs om DH 83 Fox Moth, där piloten sitter öppet medan passagerarna sitter framför i en minimal kabin.

Flyguppvisningarna pågick från tidiga förmiddagen till efter solnedgången. Ja, till och med på natten flögs det för fullt – då i form av märkliga heliumfyllda modeller inne i öltälten! Huvuddelen av de dagliga uppvisningarna utgjordes av warbirds från tiden kring andra världskriget: Supermarine Spitfire, två olika P-51 Mustang, en P-40 Warhawk och ett flertal varianter av de ryska Yak-3 och Yak-11. För många besökare var den absoluta höjdpunkten överflygningen av Messerschmitt Stiftungs Me-262, det avancerade tvåmotoriga jetflygplanet som kom under krigets slutskede. Från samma världskrig – men i andra änden av fartskalet – en såvlig rote med två Fieseler Storch. Mäktigast både på marken och i luften var hangarfartygsplanet Douglas Skyraider. Till publikens förtjusning visades hur vingarna kan fällas upp och ner på den stjärnmotorförsedda bjässen. Skolflygplanen T-6 Harvard och dess efterföljare T-28 Trojan visades av far-och-sonduon Walter och Toni Eichhorn. Betydligt mer udda fåglar var två franska Dassault Flamant, ett tvåmotorigt transportflygplan som kom strax efter kriget.

En annan ovanlig konstruktion är North American OV-10 Bronco med två turbinmotorer monterade på bommar. Planet

användes bland annat som lätt attackflygplan i Vietnam. Det inofficiella priset för allra mest udda flygplan gick dock till F+W C 3605 "Schlepp". Om du inte känner till flygplanstypen är du förlåten. Det är i grunden en 1930-talskonstruktion från Schweiz, jaktflygplanet EKW C-36, som senare försågs med en Lycoming turbinmotor och fick en abnormt lååång nos. Denna myrslok användes sedan för målbogsering av det schweiziska flygvapnet ända till slutet av 1980-talet. Av alla fascinerande flygplan och alla skickliga piloter som visade upp sig på Hahnweide är det ändå en som sticker ut lite extra. Vår välkända svenska veteranflygare Mikael Carlson har sedan många år blivit en tradition här. I år hade han med både Blériot XI och Fokker Dr.1 Dreidecker. Den senare flög han i ett simulerat markanfall med understöd av en tysk hemmabyggt Fokker E.III Eindecker. Kvällsflygningarna, just när solen gick ner och vinden dog ut, var särskilt minnesvärda. När den roterande stjärnmotorn puttrade igång i skymningen gick ett sus genom publiken. När han landade ville applåderna och busvisslingarna inte ta slut. Ett magiskt ögonblick på en magisk plats, i veteranflygets tyska paradiset.

Text och foto: Daniel Karlsson



Sovjetisk An 2 vid Östergarnsholm

Den ryska flygplantypen An 2 är välkänd för åtskilliga av medlemmarna i GVFS. Vår styrelseledamot Kjell Brattfors är nämligen ägare av ett sådant flygplan, som vanligtvis finns på Kjells eget flygfält Kattleberg i närheten av L:a Edet. Han brukar då och då besöka vårt hemmafält Rödene i Alingsås, och många GVFS-are har dessutom deltagit som passagerare i utflykter med Kjell i hans An 2:a. En äventyrlig sådan utflykt berättade vi om i ett tidigare nummer av Aviatören. Men för 29 år sedan var det en helt annan An 2:a, som väckte rejäl uppståndelse. Vi låter nu den tidigare navigatören vid Flygvapnets Räddningshelikopter, Lars Flemström, boende på Gotland berätta om vad som då hände:

Tidigt på onsdagsmorgonen den 27 maj 1987 upptäckte den svenska luftbevakningen ett långsamtgående radareko som närmade sig den gotländska kusten från öster. Man sände upp en jaktrote från F 17 i Ronneby, två Viggenplan som skulle identifiera och vid behov avvisa den okända farkosten. Man lyckades dock inte finna målet trots den supermoderna radarutrustningen – kanske var åldersskillnaden för stor mellan jägare och byte? Man återvände i alla fall till Ronneby, klassade luftbevakningens radarblipp som "oidentifierad" och gick i vila.

Några morgontidiga fiskare från Herrvik kunde dock observera ett gammalt flygplan som vinglade fram i gryningen. "Det är väl Kustbevakningen som är ute och spanar efter om vi har satt namn ordentligt på redskapen" sade skepparen.

"Konstigt i så fall, det är ju en dubbeldäckare" sa kamraten eftertänksamt. "Har di nu skaffat sånt sattyg också!" blev svaret och därmed var saken utredd och utagerad för deras del.

En annan fiskare, inte fullt så morgontidig, gick ut från Herrvik för att gå söder om Östergarns Holme och vidare österut. Då han passerade Holmen fick han se bakkroppen av ett flygplan sticka upp ur vattnet något hundratal meter från land. Det hela blev inte mindre intressant då han kunde skönja en Sovjetisk röd stjärna målad på stjärten. Han slog larm till Tingstäde Radio, som genast larmade räddningshelikoptern i Visby.

Lars Flemström berättar:

"Vi fick larm 07.10 och var i luften 07.25. Väl framme vid Östergarns Holme kunde vi mycket riktigt se ett flygplan i vattnet nedanför gamla fyren. Vi gjorde en snabbspaning runt planet och

på stranden intill. Intet liv. Under tiden gjorde vår ytbärgare sig redo att vinschas ner för att undersöka planet närmare. Han dök ned ett par meter under vattenytan för att kunna titta in i cockpit genom vindrutorna och undersöka om det fanns någon människa kvar där. Det verkade tomt men vi insåg att vi måste ha en riktig dykare till hjälp. Jag kände en som bodde i närheten på Östergarnslandet, men fick beskedet att han just åkt med bilen till Visby. Detta var ju före mobiltelefonernas genombrott och han skulle inte gå att få kontakt med förrän om en halvtimme. Medan Tingstäde Radio fortsatte att söka efter någon dykare letade vi med helikoptern på land efter något liv - först vid den närmaste gamla fyren med några ruiner och sedan runt nya fyren c:a två kilometer bort. Plötsligt fick vi syn på en person iförd Sjöfartsvekets arbetsoverall och eftersom det inte fanns någon personal stationerad på ön, så landade vi för att undersöka saken närmare. Jag klev ur helikoptern och gick fram till personen som ville överrätta några handlingar – det var pass, körkort och någon form av identitetsbevis. Skrivet på ryska. Allt jag kunde komma på att säga var "Tovaritj" vilket gav ett stort leende till svar. Han ville absolut visa mig in i ett personalutrymme som han brutit sig in i och jag följde efter. Och tur var det. Där inne hade han tagit av sig alla kläder som var genomsura efter landningen och simturen iland och lagt dom över de elektriska elementen i huset, varefter han vridit på dem för fullt. Kläderna hade nu torkat och mer än så. En del hade redan börjat förkolna och det var bara en tidsfråga innan hela rasket hade tagit eld. Han hade hittat en overall som han tagit på sig och sedan försökt koka kaffe i husets pentry. Det var en försigkommen flyktig visade det sig även längre fram. Trots språksvårigheter kunde han garantera att han varit ensam ombord och efter att ställt någorlunda tillräta efter hans härjning i huset så bjöd vi på skjuts till Visby.

Vi nämnde inte i radiotrafiken att vi hittat piloten, men ringde naturligtvis polisen direkt efter landningen och bad att dom skulle hämta honom. I väntan på att detta skulle ske kokade vi kaffe och bredde smörgåsar som vi bjöd på. Han blev förvånad då vi satte fram en fruktskål med bananer – "Boli vov Afrike?" sade han och försökte komma på hur han skulle komma åt det som fanns innanför skalet.

Han verkade ganska nöjd, men hade lite ont i bröstet efter den ganska häftiga landningen i vattnet då han kastades mot styrratten. Det visade sig så småningom att han inte var pilotutbildad,

utan tjänstgjort som mekaniker på ett besprutningsplan av samma typ i Riga, varifrån han tillgripit det nu aktuella planet. Han visste inte var han hamnat och det verkade inte heller så viktigt för honom.

Så kom ordningsmakten instormande – två uniformerade poliser anförda av en civilklädd SÄPO-man.

"Grip honom" beordrade han konstaplarna.

"Lugn" sade jag "han kan väl få fika färdigt först. Vi har föresten brett mackor så det räcker till er också. Och kaffet är nykockt."

Innan de sista orden klingat ut, satt redan de två uniformerade med varsin smörgås i handen och SÄPO-mannen såg uppgivet på situationen. Han anslöt sig till sällskapet och vi fick en trevlig pratstund innan dom gav sig iväg under värdiga former med flyktingen.

Nu återstod kontakten med UD, som informerades om situationen. Vi ombads att inte avslöja att vi funnit någon från flygplanet till massmedia, utan att de diplomatiska kontakterna skulle få komma igång först. Extrasändningar på TV visade på förmiddagen hur militären sökte efter stränderna efter överlevande och kustbevaknings miljöfartyg Kbv 049 avgick mot platsen för att bärga flygplanet när ryssarna gett sitt medgivande. En TV-journalist i Stockholm som jag var personligt bekant med ringde och sade att han skulle ha en kort rapport i direktsändning och sedan skynda sig iväg till Visbyflyget, "om det är någon mening, alltså om ni hittat någon". Jag var ju förhindrad att avslöja något, men sade ändå att jag tyckte att han skulle komma ner, för det är ju alltid roligt att träffas. Han förstod naturligtvis vinken. Jag följde sedan hans rapportering i TV direkt efter vårt samtal och kunde med tillfredsställelse konstatera att han inte med en antydning avslöjade att han "visste lite mer".

UD släppte strax efter på sekretessen och gav även klartecken till bärgning av flygplanet.

Då hade redan 049:an satt flygplanet på kajen i Herrvik efter en utomordentligt fin insats, påskyndad av en annalkande kuling. Hur gick det då för flyktingen? Såvitt jag vet hade han en händelserik tillvaro på Gotland. Han började som pizzabagare och bildade familj, men omständigheter drev honom vidare ut i världen, bl.a. till Australien och Kanada och därefter tillbaka till Riga. Men nu är han enligt uppgift tillbaka i Sverige för nya äventyr. Flygplanet är kvar på Gotland och är i något "uppsnofsat" skick utställt på Tingstäde Försvarsmuseum.

På Youtube finns 2 inslag om händelsen:

https://www.youtube.com/watch?v=YhoDV_xMMY

<https://www.youtube.com/watch?v=GpUyXiX5JWw>

Lars Flemström

P.S. Lars besökte Aerozeum den 27 september och höll ett intressant föredrag vid en volontärträff. Säkert var det flera GVFS-are på plats då och fick träffa Lars och lyssna på föredraget.

Nedan: AN2-an på Tingstäde. Nederst. Kjell Brattfors AN 2.



Nytt från Aeroseum.

Nu har Aeroseum fått ännu en intressant utställning att bjuda sina besökare på, nämligen en om den svenska Kustbevakningens flygverksamhet. Utställningen invigdes den 11 oktober av Ronnie Willman, chef för Kustbevakningens flygavdelning samt av Roger Eliasson, chef för Aeroseum.

- Vår flygverksamhet fyller i år 40 år, berättade Ronnie Willman vid invigningen, och den råkar vara precis lika gammal som popgruppen ABBA:s fjärde album "Arrival", som släpptes 1976. Och det skedde faktiskt på exakt samma dag som vi inviger den här utställningen, nämligen den 11 oktober, fastställde Ronnie med glimten i ögat. - Det året, 1976, drogs alltså Kustbevakningens flygverksamhet formellt igång, och vi fick två flygplan av typ Cessna 337 "Sug-och-blås" att disponera, förklarar Ronnie Willman. Men redan på 60-talet fanns det anställda inom Kustbevakningen som hade flygcertifikat, och som mycket målmedvetet arbetade för att visa ledningen hur användbart flyget var för att lösa flera av Kustbevakningens uppgifter. Och till slut bar detta alltså frukt.

Efter 337:orna anskaffades tre stycken Cessna 402 vilka sedermera ersattes av den spansk tillverkade flygplantypen Casa 212. Dessa blev 2008 ersatta av tre stycken Bombardier Dash 8/Q 300. Dash 8 är bl.a. utrustade med mycket avancerade och effektiva sensorer för havsövervakning som utvecklats tillsammans med Rymdbolaget i Göteborg. – Tack vare den utrustningen har vi i dag utan tvekan ett av de bästa systemen i världen för sjöövervakning, fastställde Ronnie Willman. - Vi är stationerade i Nyköping, och vi flyger dagligen över Östersjön. Men vi har även deltagit i flera operationer i Medelhavet de senaste åren, och med hjälp av våra insatser med flygplan, fartyg och mindre båtar har tusentals människoliv kunnat räddas i Medelhavet, förklarar Ronnie.

- Det är en mycket intressant utställning våra besökare nu kan ta del av, sade en glad Roger Eliasson när han invigningstalade. Den ger en mycket bra bild över Kustbevakningens uppgifter och hur viktig Flygavdelningen är för att lösa dem. Förutom flera skärmar med fyllig information finns också möjligheter att gå in och prova en av de tre operatörsplatserna som finns i varje flygplan. Till detta kommer, som gräddes på moset, att en av de ursprungliga 337:orna hos Kustbevakningen finns utställd här till glädje för våra besökare, sade Roger Eliasson.

Text och foto Ulf Delbro. Foto KBV



Ronnie Willman (t.h.) och Roger Eliasson framför den ena av KBV:s första två flygplan av typ Cessna 337.



En av de tre operatörsplatserna i flygplan Dash 8 finns utställd och kan provsittas.



Operatörens bildskärm



Kustbevakningen har idag tre stycken flygplan av typ Dash 8/Q 300

Årets flygbok 2016

Det blev Thorbjörn Engbacks bok "Tyngdlyftaren i Flygvapnet" som tog hem den mycket prestigefyllda titeln "Årets Flygbok" vid den årliga Flyglitteraturträffen, FLIT, som för 33 gången hölls i Flygets Hus på Malmslätt under helgen den 1-2 oktober. – Jag är mycket överraskad, glad och hedrad, särskilt som det är den första bok jag någonsin skrivit sade Thorbjörn då valet av bok tillkännagavs.

Boken beskriver Flygvapnets verkliga trotjänare, transportflygplanet TP 84 Hercules, som varit i svensk tjänst i 50 år! Hercules har använts vid åtskilliga insatser för Röda Korset, FN, EU och UNHCR runt om i världen där krig, hungersnöd, jordbävning, översvämning och andra katastrofer inträffat. Men det handlar inte bara om elände – flygplanet har också använts för många andra uppgifter. Så har t.ex. många fallskärmsjägare hoppat ur TP 84 både under utbildning och skarpa uppdrag. Den har även använts för till synes märkliga transporter av bl.a. hästar, delfiner, sälar och andra djurparksdjur.

Thorbjörn Engback har en gedigen bakgrund som pilot. Han påbörjade 1970 utbildning till flygförare vid F5 på Ljungbyhed och flög sedan under många år J35 Draken och JA 37 Viggen som fältskygare på F13 i Norrköping. 1986 sökte Thorbjörn flygtjänst på TP 84 Hercules, han blev antagen och flyttade då till F7 i Såtenäs där Flygvapnets Transportflygverksamhet är lokaliserad. Thorbjörn lämnade Flygvapnet med pension 2006 efter 36 år och 7.000 flygtimmar.

I den innehållsrika boken skildras i antologiform mycket spännande hjälpflygningar till länder i Afrika, Asien och Sydamerika, berättelser av fallskärmsjägare, transportuppdrag till både Nordpolen och Antarktis och mycket annat.

Thorbjörn Engbacks intressanta och väl illustrerade bok kan varmt rekommenderas. Den är utgiven av Bokförlaget Norlén & Slottner. ISBN 978-91-87685-55-2

Text: Ulf Delbro

Foto: Mats Averkvist



Skånes veteranflygförening

Det är alltid trevligt att vidga vyerna. För egen del besöker jag gärna olika flygträffar och föreningar runt om i landet (och även utlandet när tillfälle ges). Något som jag har fastnat lite extra för är Skånes veteranflygförening. Det låter ganska likt vår egen verksamhet, med det finns också en tydlig skillnad. Där vi i grunden är en flygklubb som förfogar över gemensamt ägda flygplan av äldre snitt, så utgörs SVFF av en stor samling enskilda flygplansägare. Förutom piloter finns naturligtvis i båda föreningarna också ett antal medlemmar av typen ”allmänt tokiga i gamla flygmaskiner” – det vill säga sådana som jag själv.

Verksamheten bygger precis som i sällskapet på det gemensamma intresset kring veteranflyg. Kunskapsutbyte är naturligtvis en viktig ingrediens, men minst lika viktig är den sociala samvaron. Därför arrangerar föreningen ett antal olika aktiviteter varje år. Pubkvällar och utflykter till intressanta besöksmål, liksom flygträffar och gemensamma flygutflykter.

Själv har jag varit med vid två upplagor av föreningens populära vårutflykt den 1 maj, som går mellan olika fält runt om i södra landsändan. Tanken är att få igång medlemmarnas flygande för säsongen genom en lagom dos flygutmaning och en stor dos samvaro. När de har varit som flest har ett femtiotal personer deltagit i ett trettiotal olika maskiner. Destinationerna för dagen avslöjas

aldrig i förväg. Varje år görs idoga försök att få ”avrostningsgeneralen” att avslöja något av sin hemligstämplade information. Resmålen väljs ut efter lagom flygavstånd och att fälten ska vara brukbara för medlemmarnas flygplanstyper.

Medlemmarna i SVFF har tillsammans en fantastisk flotta med veteranflygplan. Totalt förfogar de över fler än 60 maskiner i flygande skick. Till det kommer ett stort antal renoveringsprojekt. Skåne är ett riktigt ”Cubland” och här finns många av Bellas syskon. MFI-9 är en annan populär maskin, särskilt i Eslöv som kommit att bli en centralort för ”niorna”. I föreningen finns också mer udda veteranflygplan, som Paul Pinatos Fairchild Forwarder och Sokol, Sten Svenssons muskelmaskin T-28 Trojan och Björn Esbjörnssons charmiga tvåmotoriga Miles Gemini. Här finns också Joakim Wesths fina samling av militära skolflygplan och Mikael Carlsons unika gamla maskiner.

Jag kan varmt rekommendera en utflykt till Skåne och någon av SVFF:s aktiviteter. Med flygplan, eller utan. Att vara medlem kostar dessutom bara 50 kr om året (första året tillkommer 50 kr i inträdesavgift) så det finns egentligen ingen anledning att inte vara med! Här finns gott om flygglädje och precis som hos oss, ett gäng glada entusiaster som älskar gamla flygmaskiner.

www.veteranflyg.se

Text och foto: Daniel Karlsson

Forts. på nästa sida.





Göteborgs Veteranflygsällskaps jullunch 2016

GVFS håller sin traditionella jullunch lördag den 3 december klockan 13 i en lokal hos Idrottens Bingo på Kungsgatan 47 vån 3, granne med gallerian Grand. Det är samma lokal där vi hade vår jullunch förra året. Priset per person är 305:- kronor inkl. julmust, lättöl, Loka och kaffe efter maten. Starkare drycker såsom öl och vin finns att köpa.

Anmälan som är obligatorisk och bindande görs senast den 21 november helst på mail till: gertboll1@gmail.com eller på mobil 0708-90 56 25. Vid avanmälan efter den 22 november debiteras medlemmen beloppet 305:- kronor. Betalning sker kontant på plats och vi uppskattar jämna pengar!

Även i år kan vi locka med en intressant gästföreläsare. Som vanligt anordnas dessutom ett lotteri, så tag även med pengar för lottköp!

Hjärtligt välkomna!

Gert Böll

Ordförande i GVFS



