



# Aviatören

Nr 87 april 2012



## Aviatören

### nummer 1 2012 utgåva 87

Medlemsorgan för Göteborgs Veteranflygsällskap.

Redaktör: Ulf Delbro  
udelbro@gmail.com

Ansvarig utgivare: Erik Tunared  
tunared@bredband.net

Layout: Pelle Andersson  
biggles.brör@telia.com

Distribution: Claes Berg  
info@aviationbookshop.se

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.

#### Byggruppen

Byggruppen träffas i Aerozeum på dagtid tisdagar. Om du vill vara med ring Ralph Duell

Tel:031-930985 - duell@telia.com

#### Göteborgs Veteranflygsällskap

Plusgiro: 176115-4

Bg: 180-0226

## Ordförandens hörna

*Erik Tunared*



Vintern verkar äntligen släppt greppet om oss, och själv har jag tillbringat hela påskhelgen ute på flygfältet, flygandes vår Bella och Göteborgs segelflygklubbs Pawnee SE-IXI. Härligt! Vår Bella har nu, fram till och med påskhelgen flugit 7.5 timmar, vilket är 7.5(!) timmar mer än i fjol vid denna tid. Detta ger mig en förhoppning om att vi i år skall kunna flyga betydligt mer än de stackars 33.2 timmar som presterades under 2011.

Vi verkar dock i ett hårdare klimat, i februari 2012 fanns endast 3695 innehavare av PPL (privatflygcertifikat) i Sverige, en minskning med 142st sen 2011. (källa: Transportstyrelsen) Många flygklubbar brottas med vikande medlemsantal och minskat flygtidsuttag, och så även vi.

För nu lite mer än 32 år sedan bildades GVFS av en samling entusiaster, och under årens lopp har dessa och många andra bidragit till att bygga upp en fin förening som är unik i för Sverige. Det är nu upp till oss medlemmar att förvalta detta och bygga vidare. Därför behövs din insats i vår verksamhet, genom att informera och inspirera andra! Vi kommer i detta nummer fokusera lite på vårt samarbete med, och beroende av Aerozeum. Och det är främst här det behövs frivilliga insatser! Nu ser vi fram emot en fin flygsång, med nya fina minnen!

### Flygfältsnytt

På fältfronten intet mycket nytt! Dräneringsarbetet som påbörjades i höstas fortgår, vi har fortfarande ett surt parti längs västra kanten av banan, som är utmärkt med röd plast-kon. Flygklubbarna börja så sakta få igång verksamheten efter vintern. Lite tråkigare är då en långdragen konflikt med en granne till fältet, som i vintras ledde till att denne dömdes på två punkter till luftfartssabotage, för att ha stört verksamheten på ett farligt sätt. Hur denna historia utvecklar sig återstår att se.

### Erik Tunared

### Byggfond nu skapad

Flera medlemmar har hört av sig och vill ge ekonomiskt bidrag direkt riktat till vår byggverksamhet, vilket är mycket uppskattat. Veteranflygsällskapets grundidé och syfte, att renovera äldre flygplan till luftvärdigt skick, kostar nämligen mycket pengar, och bidrag är därför mer än välkomna!

För att bidrag avsedda för byggverksamheten skall bli öronmärkta för just detta ändamål har vi nu skapat en "Byggfond" kopplad till ett särskilt bankkonto, som öppnats i SE-banken.

Inbetalningsblanketter markerade "Byggfonden GVFS" skickas nu med detta nummer av Aviatören, och finns även i Aerozeum, i klubbstugan i Alingsås och i samband med olika evenemang där Veteranflygsällskapet deltar.

Du som särskilt vill stödja Veteranflygsällskapets byggverksamhet – sätt in ett bidrag på **bankgiro 849-8495**. Litet som stort, allt är välkommet! Alla bidragsgivare blir omnämnda i Aviatören. Ett trevligt diplom delas ut för bidrag på minst 500:-

**Omslagsbilderna: Sten Svenssons wing-walking Stearman, (foto gm Sten Svensson) och Stens T28, (foto Daniel Karlsson).**

Aviatören trycks av IT-Grafiska AB  
Orrekulla Industrigatan 36, 42536 Hisings Kärra



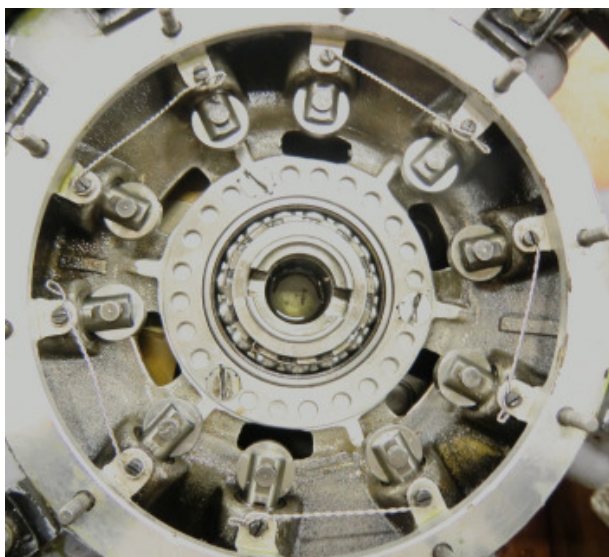
## Rapport från byggruppen

### Roligt Bakslag

Finns det roliga bakslag? En av de kallare tisdagarna i vinter utmanade vi oss själva och drog ut LeBlonden, med hjälp av Sir Mc Flab, för en provkörning. Vi snapsade, ryckte och slet, men fick inte ens ett suckande som tack för mödan. Tvärt om. När vi började bli varma i kläderna fick vi en protest, i form av ett ljud från motorns inre. Ett oljud som inte skulle finnas där. Lätt beslöt vi oss för att avbryta startförsöket och dra ner till bergvärmerna igen, för att grubbla.

Ljudet visade sig vara två. Två klickande, som förstärktes till bjällerklang när de accelererade runt i avgasröret. Nästa steg bestod därför i att montera ner den nyss monterade avgassamlaren. Med hjälp av stetoskop, mycket funderande och handpåläggning kom vi så småningom fram till att båda ljuden hade sin källa i cylinder 3:s ventilmekanism. Vår motoransvarige, Rune gav klartecken till att montera ner cylindern. Med blottade ventillyftare fick vi bekräftat att den ena hängde sig. Nu blev det roligt. Två symtomer diagnostiserade och bekräftade. Dags för operation. Riktigt roligt!

Som bekant går en lyftare i par med en kam. På en stjärnmotor sitter kammerna, en skiva, ingen axel, precis mitt i motorn. Alltså måste hela motorn delas, ett jobb som inte löses på en tisdag. Men roligt är det och framåt går det. Till dags dato har vi återmonterat den åtgärdade ventillyftaren och monterat nya lager på en vipparm. Bilden, oredigerad, skall tjäna som ett bevis på att lyftarna är klara och låsta.



*Kamskivan är ingen axel*

För att kunna koncentrera oss på vår huvuduppgift, renoveringen av Helge Cesar, tog byggruppen strax efter årsskiftet ett beslut på att forcera och avsluta jobben på Helge Gustav och AMAn snarast möjligt. De står således sedan länge helt färdiga. 100-timmars service,

årskontroller etc är gjorda. Endast kompassdeviering och provflygning återstår, men det är lättare sagt än gjort. Fortifikationsförvaltningen, som äger "Berget" fram till halvårsskiftet i år, har byggt in oss. Deras uppdrag var att, innan överlämnandet till Göteborgs kommun bygga en port i västra utfarten, med en öppning på 11,00 meter. Den blev och är 6,00 meter!!

Enda flygplanet som nu kan passera är Safiren, dock,



*Inte lätt att komma förbi här*

med en spännvidd på 10,60 meter krävs kreativitet. Se bild från senaste provkörningen.



*Safiren har passerat nålsögat*

Roligare är att anknyta till förra numret av Aviatören. De AHC-arbeten och stötestenar som där nämndes är nu historia. T.ex. avgassamlaren, som visade sig läcka mer än lovligt, (invändigt till varmluftskammaren). Den är nu åtgärdad och provtryckt. För att inte läsaren skall få intrycket att vi hafsat ihop saker och ting är det kanske här på plats att förklara att dylika motgångar egentligen inte överraskar oss. Vi har två motorer att plocka delar från och redan från början bestämde vi oss för att prova oss fram med det vi har dubbelt. Reparation och renovering av delar vi fastnar för sker därför under resans gång.



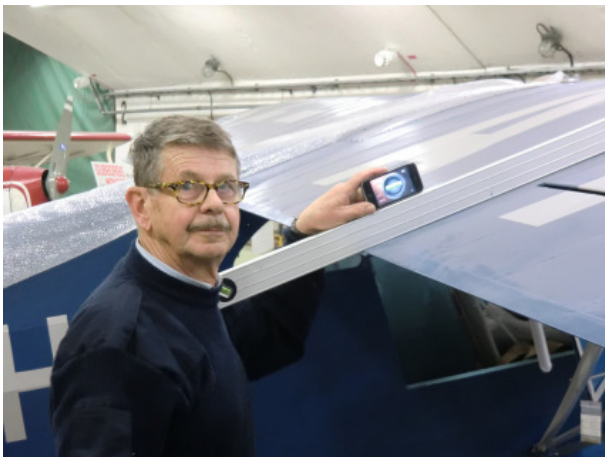
*Duktigt hantverk*

Mer klart: Tankinstallationen är klar. Batterilådan är klar. Likaså fästen för blandnings- och varmluftsreglage m.m. Ving- och hjälpstöttor är fixade och, (stort), vingarna är slutgiltigt monterade, justerade och låsta.



*Batterilådan i matt, nostalgisk svart.*

Kontrollmätningarna, gjorda enligt Götaverkens instruktioner, visar att vinkelavvikelsen mellan vinghalvorna endast är ca två tiondels grad. Nästan JAS-standard. För GVFS fartregister är det mycket bra. Vi är jättenöjda.



*Knut vid passet*



*På tiondelen!*

Just nu trängs vi i cockpit. Fotsteg, dörrstopp och bakre skottet skall tillverkas. Durk, bagagelåda och bakre stolen skall monteras. Elkablar dras. Radion installeras. Fönster färdigställas. Ja, där ÄR trångt, men med byggruppens samarbetsglädje ordnar det sig - utan trängselskatt.



*Rolf har det rörigt....*



*Detalj av avgassamlaren*

Vi ser ljuset i den bekanta tunneln. Hoppas att vi inte fastnar på grund av sällskapets ansträngda ekonomi, som bl.a. är en följd av förra årets låga flygtidsuttag. I år skall det förhoppningsvis flygas mer med våra kärror, så att trycket lättar. Så därför, snälla piloter, flyg, flyg och ha roligt!

**Text och foto:Ralph Duell**



## Intervju med Roger Eliasson

Veteranflygsällskapet förde en mycket ambulerande tillvaro i många år när det gällde byggverksamheten. Från starten 1980 räknar vi till nio olika lokaler som vi fått disponera. Åtta av dem har vi lämnat, men nu skall vi förhoppningsvis under överskådlig tid kunna vara kvar i den nionde, dvs i Aerooseum. Och när man talar med ordföranden i Aerooseumstiftelsen Roger Eliasson, så råder det ingen tvekan om den saken, för han har bara gott att säga om samarbetet mellan Aerooseum och Veteranflygsällskapet!

Vid vårt årsmöte i Aerooseum den 21 februari passade Roger Eliasson på att framföra mycket positiva omdömen om oss. Det var väldigt uppmuntrande och trevligt att höra, så vi bad därför Roger om en pratstund framöver för att be honom utveckla sina tankar och synpunkter, så att alla medlemmarna genom Aviatören skall få del av dem.

- Min idé med Aerooseum var redan från början, att det skulle bli ett flygupplevelsecentrum, och inte ett statiskt museum, förklarar Roger Eliasson när vi träffas en måndag eftermiddag nere i Aerooseum. Det var många på olika håll som skrattade gott åt idén, inte minst då ju avsikten från myndigheterna egentligen var att fylla hela Nya Berget på Säve-basen med sand och gjuta igen infartsvägarna. Men som väl var fick jag på hög nivå gehör för mitt förslag, och nu har skratten tystnat, säger en mycket nöjd Aerooseumchef.

- Det är till och med så, fortsätter han, att när utredningen om försvarets framtida museiverksamhet, "Försvar i förvar", hade genomförts, så valdes 23 museer ut av totalt 65 (utöver FV-museum och Armémuseum) att långsiktigt få ekonomiskt bidrag. Av dessa 23



har 5 museer koppling till Flygvapnet, nämligen F11, F21, Brattforsheden, Flygvapenmuseum i Linköping och - Aerooseum. Aerooseum tillhör nu sedan 2008 det s.k. SMHA, dvs Sveriges Militärhistoriska Arv och har sålunda verkligen fått auktorisation.

Men inte nog med det – av de totalt 25 museer som ingår i Sveriges Militärhistoriska Arv är det ett som är

klassat som världsunikt. Gissa vilket – jo Aerooseum förstås! Hatten av för det Roger!

- Göteborg kan nu stoltsera med två museer som ingår i SMHA, nämligen Maritiman och Aerooseum, vilket är glädjande med tanke på Göteborgs profil som evenemangsstad, säger en mycket stolt Roger Eliasson. - Men, det är viktigt att framhålla, att Aerooseum inte är en "one man show". Vi hade aldrig kommit så långt som vi nu gjort utan alla duktiga medarbetare, och alla de fantastiska volontärer, som donerar sin tid och kompetens på Aerooseum, poängterar Roger tacksamt.

*Nå, men hur kommer Göteborgs Veteranflygsällskap in i bilden?*

- Jo, förklarar Roger entusiastiskt, att när Aerooseum skulle dras igång, så sökte jag efter någon levande verksamhet, som skulle kunna bedrivas här nere. Avsikten med detta var, att kunna erbjuda besökarna upplevelser med aktiv koppling till flyg, helt i linje med min idé. Det var inte alldeles enkelt att komma på vad det skulle kunna vara, men så fick jag ett tips om en unik förening som höll på med renovering av veteranflygplan i några små bodar på den civila sidan av Säve-fältet – det var Göteborgs Veteranflygsällskap. Kanske kunde det vara något att satsa på. Jag tog initiativ till ett möte där bl.a. Viking Österlindh, Curt Almgren, Ralph Duell, Frans Landerberg och kanske ytterligare någon från Sällskapet deltog, om jag minns rätt.

- Veteranflygsällskapet nappade på mitt erbjudande att få disponera utrymme i Aerooseum för sin verksamhet, förklarar Roger Eliasson. Upplägget innebär, att man får tillgång till lokalen hyresfritt mot en motprestation, som innebär att där skall bedrivas en viss aktivitet med renovering och service av flygplan, att man ställer upp och berättar om verksamheten i samband med guidade turer, att man visar upp flygplanen vid olika flygdags-evenemang som Aerooseum arrangerar, och att de volontärer som arbetar i Aerooseum någon gång per år får möjlighet till en flygtur i något av Sällskapets flygplan.

- Satsningen har fallit mycket väl ut sett ur Aerooseums synvinkel, fortsätter Roger, och såvitt jag förstår så är Veteranflygsällskapet också nöjda med upplägget. Det är med andra ord en klar win-win situation! Vårt samarbete fungerar alldeles utmärkt, och det faktum att Sällskapet finns här nere med en aktiv renoveringsverksamhet bidrar väldigt mycket till att Aerooseum verkligen är ett flygupplevelsecentrum, det vill jag gärna framhålla, säger Roger, och poängterar återigen sin positiva inställning till oss.

- Samarbetet fungerade jättebra redan från början, säger han. Dåvarande Luftfartsverket hörde i ett tidigt skede av sig till mig och frågade om vi kunde ta hand om Safiren, SE-AUR, som hängt i taket i utrikeshallen på Landvetter i 14 år. Hallen skulle renoveras, och man

ville hitta någon som tog hand om flygplanet och samtidigt åtog sig att göra det luftvärdigt igen. Efter samråd med Veteranflygsällskapet gav jag ett positivt besked till Luftfartsverket, och så en vacker dag stod Safiren här nere i berget.

- Nu satte Veteranflygsällskapet igång med det minst sagt omfattande arbetet att åter göra flygplanet luftvärdigt. En nyckelperson i Sällskapet var givetvis Kenneth Sköld, som under många år varit chefsmekaniker på just denna Saab Safir när den ägdes av flygarprofilen Uno Ranch i Göteborg. Men även många andra medlemmar i Veteranflygsällskapet gjorde strålande insatser, framhåller Roger Eliasson. Vi hade ju varken resurser eller kompetens inom Aerooseum att åta oss detta, understryker Roger, så utan Veteranflygsällskapets hjälp hade detta överhuvudtaget inte gått, då hade Safiren hamnat någon annanstans, därom råder ingen tvekan (som Uno Ranch själv skulle uttryckt sig)! Sällskapet har fortfarande uppdraget att hålla Safiren i flygbart skick, och det gör man. Då och då tas den upp ur Aerooseum och flygs i olika sammanhang, framförallt av Ralph Duell, som gärna ställer upp som Safir-pilot.

Ett annat exempel på en uppskattad insats från Veteranflygsällskapet är från betydligt senare datum. Arlandasamlingarna i Stockholm har nyligen, för en utställning i Aerooseum om s.k. kikhösteflygningar, lånat ut den De Havilland Moth Major, som ägdes av den välkände göteborgaren Gösta Fraenckel och som på 40-och 50-talet höll på med dessa flygningar. Några eldsjälarna i Sällskapet erbjöd sig att fara till Stockholm och med en större skåpbil frakta ner den demonterade maskinen till Aerooseum och där återigen montera den, så att den kunde ställas ut. Detta beskrivs f.ö. detaljerat i förra numret av Aviatören av en av eldsjälarna som deltog, nämligen Ralph Duell.

- Veteranflygsällskapets närvaro i Aerooseum är således mycket viktig för vår grundidé, att kunna visa upp en levande verksamhet säger Roger Eliasson. Ni är verkligen uppskattade, och byggruppen med sina snygga overaller gör ett mycket representativt intryck på våra besökare. Även andra byggare, som håller till i Aerooseum har dessutom tillgång till Veteranflygsällskapets kompetens, och det är också en stor tillgång.



- Just nu pågår en viss ombyggnad av Aerooseum, bl.a. ur säkerhetssynvinkel, för att möjliggöra större besöksgrupper. Detta kan eventuellt orsaka vissa begränsningar när det gäller in- och utfart ur Aerooseum, men skulle detta inträffa, så löser vi förstås de problemen, det kan jag lova, poängterar Roger.

- Det är min förhoppning och övertygelse, att Aerooseum och Veteranflygsällskapet även i fortsättningen skall ha ett fruktbart samarbete under många år framöver, där vi båda parter ställer upp och hjälper varandra så som vi gjort hittills, säger Roger Eliasson avslutningsvis.

Och samma förhoppning och övertygelse har Göteborgs Veteranflygsällskap, skall tilläggas, samtidigt som vi tackar Roger Eliasson för den positiva bilden av vårt samarbete, som vi också instämmer i!

Ulf Delbro

## Fakta: Roger Eliasson

Roger Eliasson är urgöteborgare och är född 1943. Efter militärtjänst som dykare ville han fortsätta som ubåts-officer. Hela officerskursen, 28 kadetter, testades för helikopterutbildning. Endast en kadett klarade sig igenom hela testpaketet, nämligen Roger Eliasson, som till skillnad mot många av de andra egentligen aldrig varit flygintresserad. Roger gjorde därefter en lysande karriär inom först Marinens och sedermera Försvarets Helikopterverksamhet. Han var bl.a. ansvarig för att sätta upp 13:e helikopterbataljonen på F17, han var samverkansofficer på E1 stab i Göteborg och flygchef i Marinflyget, och han avslutade, med Kommendör-



kaptens grad, sin militära karriär som chef för 2:a Helikopterbataljonen på Säve.

Roger är en mycket erfaren pilot, och är i dag troligen den officer som har mest flygtid på helikopter. Roger Eliasson väckte tidigt idén om att göra Nya Berget på Säve till ett flygupplevelsecentrum. När helikopterbataljonen på Säve lades ner utsågs Roger Eliasson till ordförande i Aerooseumstiftelsen och operativt ansvarig för verksamheten.

**Fakta:****Aeroseum**

Detta underjordiska flygupplevelsecentrum som på allvar drogs igång år 2003 ägs av en stiftelse. Berget och markområdet runt detta ägs sedan den 1 januari 2012 av Göteborgs Kommun. Aeroseumstiftelsen betalar hyra till Fastighetskontoret. Den tidigare militära delen av flygplatsområdet, exklusive Aeroseum-berget, har nu köpts av Volvo, som enligt Roger Eliasson har många intressanta planer för utveckling av området. Mer info om Aeroseum på hemsidan [www.aeroseum.se](http://www.aeroseum.se)



*Vi har fått låna en serie om gamla Torslanda från Torslanda-Tidningen. Det kommer 10 episoder i detta och kommande nummer av Aviatören.*

***Denna gång råkar en gammal radioapparat illa ut när verkstadsgubbarna hittar på nya hyss i Lönnebe... öh, Blå Hangaren. Peter Fredriksson berättar.***

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 sälla 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 verktygslådan. När han öppnar lådan så visar det sig att den är till brädden 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.

**The Aviation Bookshop**

Att bo i Göteborg när man är flygintresserad har sina klara fördelar, särskilt om man samlar på flyglitteratur. Där finns nämligen Sveriges enda specialiserade flygbokhandel – the Aviation Bookshop, belägen på Fabriksgatan i Gårda-området, bara ett stenkast från det populära köpcentret Focus.

Ägare av denna guldgruva – ja för boksamlarna alltså – är flyghistorikern och urgöteborgaren Claes Berg, välkänd inte minst i Göteborgs Veteranflygsällskap där han sedan många år är trogen medlem och tillika vice ordförande. Lika välkänd är Claes dessutom i SFF, Svensk Flyghistorisk Förening, där han under flera år var ordförande i region Göteborg.

Aviatören gjorde ett besök i bokhandeln för att be Claes berätta lite om sig själv och sitt flygintresse, och framförallt om sin bokhandel – bl.a. om vilket sortiment han har och vad han kan erbjuda Göteborgs och Sveriges flygboksamlare:

- Mitt flygintresse vaknade, liksom hos så många andra, redan i pojåkåren, inleder Claes, som är född 1937. Inspirationen kom från flitigt läsande av Bigglesböcker, sedan blev det modellbyggande och Flygpojksverksamhet i Flygvapnet med bl.a. en sommarkurs på F5 och på Rinkabyfältet där jag även fick prova på segelflyg, det var kolossalt spännande! På det följde så småningom värnpliktstjänstgöring på F14 i Halmstad.

- Intresset för flyghistoria växte fram successivt, fortsätter Claes. Flygtidningar och dito böcker konsumerades flitigt. Så småningom blev jag medlem i SFF där jag efter ett antal år fick hedersuppdraget att bli ordförande i region Göteborg – en mycket intressant och stimulerande uppgift under 6 år som inte minst innebar, att jag fick fantastiskt goda möjligheter att knyta nya kontakter och bygga nätverk bland flyghistoriker både i Sverige och utomlands, det har jag verkligen haft mycket stor glädje av, inte minst sedan jag öppnade min bokhandel.





*Men hur kom det sig, att du öppnade en flygbokhandel?*

– Jo, svarar Claes, jag var i många år delägare i elkonsultföretaget ELK i Göteborg AB, och när vi övervägde att sälja företaget fick vi rådet av vår ordförande, att fundera på någon annan sysselsättning, för att inte omställningen skulle bli alltför abrupt, och att i god tid förbereda oss för detta, särskilt om vi skulle satsa på någon kommersiell verksamhet. Jag hade under årens lopp privat byggt upp en mycket omfattande samling flygböcker, som tog allt större plats hemma, det var åtskilliga hyllmeter det handlade om. Då inget av barnen var intresserade att ta över och bygga vidare på samlingen fick jag idén att öppna en bokhandel och sälja av alltsammans. Det var alltså min egen boksamling som så att säga var grundplåten i bokhandeln.

- Genom rena sinkadusen fick jag tag i en lämplig lokal på Olivedalsgatan i Linnéstaden, fortsätter Claes. Jag skrev hyreskontrakt, flyttade ner hyllorna och hela rasket och drog igång verksamheten – året var 1997. Till att börja med drev jag bokhandeln parallellt med elkonsultjobbet, men år 2002 såldes elföretaget samtidigt som jag gick i pension, och då satsade jag heltid på bokhandeln. Under tiden hade verksamheten blivit känd i stan bland flygintresserade, och en hel del strökunder kom in, så bokhandeln gick bra.

- Min affärsidé från början är, att driva en antikvarisk bokhandel med flygböcker som specialitet. Det var, som sagt, min egen samling som var grundplåten, men sedan har den byggts på vartefter med både enstaka böcker och med större eller mindre boksamlingar som jag köpt, och fortfarande köper av dödsbon, på auktioner och av privatpersoner som hör av sig och vill sälja. Hyllorna fylls till och från på med nyförvärv som jag kommer över. Sammanlagt har jag idag cirka 3.000 böcker till försäljning på hyllorna.

- Så småningom blev hyran på Olivedalsgatan för hög, så jag sökte en annan, billigare lokal, och 2004 fann jag den som jag nu håller till i på Fabriksgatan. Läget är tyvärr inte lika bra, Fabriksgatan är inte något promenadstråk, om man säger, så det kommer inte lika många spontana besökare, men hyreskostnaden är, som sagt, avsevärt lägre, och det är en viktig faktor, konstaterar Claes.

*Hur marknadsför du verksamheten? Säljer du bara lokalt i göteborgsområdet, eller hur ser det ut?*

- Nu, efter att jag hållit på i närmare 15 år, är the Aviation Bookshop i Göteborg en mycket inarbetad och välkänd verksamhet bland flygintresserade inte bara här i stan utan i hela landet och även utomlands, förklarar Claes. Jag har förstas försäljning ”över disk” i bokhandeln, men till detta kommer att jag givetvis finns på nätet ([www.aviationbookshop.se](http://www.aviationbookshop.se)) med förteckning över sortimentet, och många beställer böcker på det sättet. Jag har kunder i hela landet, men även i Brasilien, Japan, USA och i flera länder i Europa. Till detta kommer, att jag även säljer ett urval av böckerna på

olika flygdagar och andra liknande evenemang i närområdet, och det brukar gå riktigt bra.

*Hur ser konkurrensen ut här i Sverige och utomlands?*

- I Sverige är min bokhandel den enda renodlade antikvariska flygbokhandeln. Det finns förstås antikvariat runt om i landet som säljer flygböcker, men de är inte specialiserade, utan flygböcker är oftast, till skillnad från i min verksamhet, endast en mycket liten del av deras sortiment.

- Stig Kernell i Tranås är naturligtvis ett undantag, han har ju utan tvivel Sveriges absolut största samling flygböcker med runt 7000 volymer, och är dessutom ett levande lexikon. Stig bedriver ju också försäljning om än inte i form av en bokhandel, men han säljer från hemmet, och dyker dessutom ofta upp på flygdagar runt om med en laddning böcker. Stig och jag har ett mycket gott samarbete, och vi stöttar varandra, säger Claes med värme.

- Utomlands finns det däremot gott om antikvariat som specialiserat sig på flyglitteratur, konstaterar Claes. I Tunbridge Wells i England finns det t.o.m. en bokhandel med samma namn, dvs the Aviation Bookshop! I Alton, söder om London finns en flygbokhandel, Soldridge Books, som drivs av familjen Lewis. De har blivit personliga vänner till mig, berättar Claes, vi träffas då och då, och vi gör affärer med varandra, det är mycket trevligt och givande, fortsätter han.



*Men, du har ju även annat på hyllorna, t.ex. plastbyggsatser, hur hänger detta ihop med flygbokhandeln?*

- Jo, jag köpte en liten boksamling för ett antal år sedan, och då ingick det några plastbyggsatser i köpet. Det var på så sätt det började, och sedan fortsatte det på den vägen, jag köpte in fler byggsatser och sålde. Vid ett tillfälle hörde välkände flyghistorikern Nils-Arne Nilsson, ”Nick”, i Malmö av sig och ville sälja 50-60 byggsatser, och jag slog till. Men det visade sig att det var fler än 200 satser, så då satt jag plötsligt med ett försvarligt lager som skulle säljas. Men det har gått ganska bra, plastmodellerna är ett trevligt komplement till flygböckerna i bokhandeln. Det finns en efterfrågan på plastmodellerna, och jag har även med mig ett urval tillsammans med böckerna på flygdagarna, och de brukar ofta finna köpare bland byggare och samlare.



*Vad vill du avslutningsvis framföra till Aviatörens alla veteranflygvurmande läsare?*

- Alla som är på jakt efter flyglitteratur eller byggsatser är varmt välkomna att titta in i bokhandeln och botanisera eller att gå in på min hemsida och sedan höra av sig. Man kan beställa så gott som vad som helst. Om någon vill ha något speciellt, och jag inte råkar ha det hemma, så försöker jag alltid att fixa det genom alla de kontakter jag har i Sverige och utomlands – det brukar för det mesta ordna sig, säger Claes Berg, vår egen flygbokhandlare, som utan tvekan brinner för sin verksamhet.

**Ulf Delbro**

### **FLIT – Flyglitteraturträffen**

När nu flygbokhandlare Claes Berg och hans "the Aviation Bookshop" fått en ingående presentation i detta nummer av Aviatören passar det bra att även ge en kort beskrivning av något som ligger Claes mycket varmt om hjärtat nämligen FLIT – Flyglitteraturträffen.

Varje år sedan 1984 träffas flygboksintresserade vid flyglitteraturträffen, som av tradition äger rum första helgen i oktober i Flygets Hus i Malmslätt utanför Linköping. Vid mötet träffas författare, förläggare och läsare och diskuterar nyutgiven och kommande flyglitteratur.

Vid den gemensamma middagen på lördagkvällen presenteras "Årets Svenska Flygbok". Urvalet utgörs av de ca 25 svenska böcker om flyg eller flygrelaterade ämnen som utkommer årligen.

Nominering och röstning, som sker dels på nätet, dels på träffen i oktober, administreras av Flyglitteraturgruppen, dvs organisationen bakom FLIT.

Under flyglitteraturmötet finns möjlighet att köpa både nyutkommen och antikvarisk flyglitteratur. Flera av de deltagande författarna brukar ha med sig både nya och äldre alster ur sin produktion till försäljning.

Årets FLIT-möte äger rum den 6 oktober. Är du intresserad av att delta – hör då av dig till Claes Berg, [info@aviationbookshop.se](mailto:info@aviationbookshop.se), eller på telefon 0703-40 11 87. Du är varmt välkommen hälsar Claes!

## **Underhållskurs i Berget**

Succé – ja, så kan man bäst sammanfatta kursen i flygplanunderhåll som Göteborgs Veteranflygsällskap och EAA genomförde i Aerozeum två helger i slutet av februari. Fast det satt långt inne innan den blev av.

- Jag var inte särskilt angelägen från början att komma till Göteborg och köra kursen, säger Sten Svensson, som var huvudinstruktör. Men Marina Berggren i Veteranflygsällskapet var väldigt envis, i positiv bemärkelse, och lyckades på ett försynt men mycket målmedvetet sätt övertala mig, och nu är jag mycket glad över det, för det blev väldigt lyckat, förklarar Sten. - Jag har kört ett stort antal kurser under årens lopp, fortsätter Sten, som är utbildningsansvarig i EAA, men denna är utan tvekan en av de mest roliga och lyckade sett ur flera perspektiv. Deltagarna visade ett otroligt intresse och engagemang, de var hela tiden på framkant, upplägget var välorganiserat och lokalerna i Aerozeum var suveräna. Allt var "kanon" konstaterar Sten entusiastiskt, och vill även gärna lyfta fram och berömma tillmötesgåendet och servicen från Aerozeums ledning och medarbetare.



*Marina Berggren tillsammans med instruktörerna Sten Svensson, Lars-Göran Hergren och Paul Pinato. Gert-Åke Holmberg saknas*

Men låt oss ta det från början. Varför drogs kursen igång, och vad syftade den till? Vi ställer frågan till initiativtagaren Marina Berggren, ung veteranflygentusiast och ordinarie ledamot i GVFS styrelse:

- Jag fick intrycket, att flera i byggruppen i GVFS kände ett behov att öka kunskaperna för att i större utsträckning kunna delta i verksamheten och att kunna utföra de olika momenten, förklarar Marina. Med en ökad kompetens följer ökat självförtroende, och då tycker man dessutom att det är mycket roligare att engagera sig. Det var detta som gav mig idén till att vi skulle satsa på denna kurs, och styrelsen var helt med på noterna.



- Jag ville givetvis ha den mest kompetenta personen, nämligen Sten Svensson som instruktör och kursledare, men det var inte lätt att övertala honom om att ställa upp, fortsätter Marina, men till slut, efter nästan ett års bearbetning nappade han glädjande nog, och det var inget annat än "Bingo"!

- Då kunde vi gå ut till medlemmarna med en "Inbjudan till Underhållskurs". Syftet med kursen beskrevs som, "att fräscha upp gamla kunskaper, och att ge praktisk och teoretisk kännedom i flygplanssystem för att kunna utföra periodisk tillsyn och reparationer på egenbyggda flygplan."



*Sigurd funderar*



*Gunilla djupt koncentrerad*

Upplägget var, att under två helger köra en kurs helt baserad på EAA:s kursmaterial där teori och praktik varvas. Totalt omfattar kursen 60 timmar varav 30 är lärarledda och 30 består av självstudier. Deltagarna förutsätts även, som en del av kursen, att själva svara för att de får medverka vid minst två 100-timmarstillsyner tillsammans med behörig mekaniker. EAA är huvudman för utbildningen, och efter genomgången kurs och praktik, kan deltagaren hos EAA ansöka om och erhålla eget underhållstillstånd på sitt eget eller delägt flygplan. Underhållstillståndet berättigar då till samma behörigheter på X-klassat flygplan som en certifierad flygtekniker har på normalklassat flygplan.



*Lars-Göran justerar tändstift*



- Vi gick, som sagt först ut till medlemmarna med inbjudan, fortsätter Marina, och då fick vi snabbt in en handfull anmälningar. Sedan lade vi även ut inbjudan på vår Facebook-sida, och dessutom spred sig kunskapen om kursen även genom "djungeltelegraf". Inför kursstarten kunde vi räkna in totalt 20 deltagare, vilket var alldeles lagom. Halva gruppen var medlemmar i Veteranflygsällskapet och andra halvan kom från olika håll, bl.a. var ett par deltagare från Aeroklubben Göteborg.



Tändstiftsprovning

Så här beskriver Sten Svensson kortfattat upplägget när det gäller teori och praktik:

- I den teoretiska delen fick deltagarna lära sig dels umgänget med myndigheterna när det t.ex. gäller regelverk för underhåll, modifieringar och reparationer, dels att inhämta och tillgodogöra sig tillverkarnas instruktioner och dokumentation bl.a. när det gäller underhållsmetoder. Inte minst gäller det att veta var man kan finna all relevant information. De praktiska momenten omfattade t.ex. inställning av magneterna, test av cylinderläckage och funktion av tändstift. Man fick även kunskap i att laga en mindre dukskada, introduktion i arbete med plåt som t.ex. bockning, valsning och nitning, samt arbete med bultar som t.ex. momentåtdragning och låsning med låstråd eller saxsprint – för att bara nämna några få exempel på kursinnehållet. Hela den digra kursplanen finns f.ö. att hämta på EAA:s hemsida, [www.eaa.se](http://www.eaa.se) under fliken utbildning, för den som vill fördjupa sig i detta.

Aviatören har även intervjuat flera av deltagarna, och de har idel lovord om kursen. Den

överträffade förväntningarna, den var kolossalt nyttig och lärorik och den gav mersmak för fortsatt utbildning, var några av de många, positiva kommentarerna. Plus, att man lovordar instruktörerna Sten Svensson, Paul Pinato, tidigare teknisk chef i EAA, Lars-Göran Hersgren, tidigare teknisk chef på Inter Air och European Flight Service och Gert-Åke Holmberg, robottekniker som bl.a. byggt en Safari helikopter. De visade verkligen en imponerande kompetens och förmåga att hålla intresset och engagemanget på topp bland alla deltagarna – därom rådde full enighet!

Här följer några röster från deltagarna:

- Det här var en fantastiskt bra kurs, och jag lärde mig väldigt mycket som är direkt användbart i verksamheten, säger **Sigurd Larsen**, en av deltagarna från byggruppen. Vi håller nu på att jobba med Le Blond-motorn till GV 38:an SE-AHC, dvs vårt pågående renoveringsobjekt, och jag har redan nytta av mina nya kunskaper. Jag är mycket nöjd, det var verkligen väl använd tid poängterar Sigurd, som dessutom lovordar Marina Berggrens initiativ att dra igång kursen. – Marina skall ha stort tack, hon har verkligen gjort ett strålande fint arbete, understryker Sigurd Larsen.

- Jag är delägare i en Super Cub på flottörer, säger **Eva Widh**, en av deltagarna, och det känns väldigt bra att ha kläm på saker och ting och veta vad man skall tänka på när det gäller teknik och underhåll, inte minst när vi flyger i den svenska fjällvärlden, som vi ofta gör, tillägger hon. Eva vill också lyfta fram instruktörernas eminenta förmåga att entusiasmera alla deltagarna. – De fick verkligen folk att lyssna, alla satt som tända ljus och sög i sig all information, det var helt fantastiskt!

- Som motorflygchef i Aeroklubben Göteborg har jag bl.a. ett ansvar för att våra flygplan blir servade i rätt tid, säger **Lars Öhberg**, och då kände jag ett behov att komplettera mina kunskaper genom att gå kursen, och det var närmast perfekt! Många bitar föll på plats, och jag fick svar på mycket som tidigare varit något oklart, fortsätter Lars, som nu också mer

aktivt kan delta i servicearbetet på flygplanen i AKG. Men inte nog med det: – Nu i sommar skall både jag och Johanna Granath i AKG, som också gick kursen, se till att flyga in oss på Veteranflygsällskapet Lill-Cub, det skall bli riktigt trevligt, säger Lars, och utvecklar sina tankar: Om man flugit några år och vill vidareutveckla sig som pilot, men inte vill satsa på t.ex. I-bevis eller flermotorbehörighet är det en mycket god idé att lära sig flyga sporrhjulsmaskiner av tidig årgång, då får man helt nya upplevelser med flygningen. Det är det vi nu skall satsa på, och det ser vi verkligen fram emot, säger Lars entusiastiskt!



Lars Öhberg

- Jag håller till nere i Aerozeum och bygger ett UL-flygplan, säger **Paul Epäilys**, och jag har tidigare anmält mig till EAA:s byggkurser, men det verkar inte ha organiserats några. När jag fick erbjudande om att delta i Underhållskursen satsade jag på den. Den är visserligen ingen renodlad byggkurs för UL-flygplan, men den blir ändå till mycket stor nytta. Så ny som jag är i det här gebitet är all information värdefull. Tempot var kanske lite uppskruvat mellan varven, men instruktörerna var jätteduktiga med imponerande kunskaper, så sammantaget är jag mycket nöjd med kursen, understryker Paul Epäilys.

Som en röd tråd i kommentarerna från deltagarna går dessutom glädjen och nyttan i att ha fått lära känna helt nya människor med samma intresse, något som alla ser som något mycket positivt. Nu har nya kontaktnät etablerats som kan visa sig ovärderliga för framtiden – bara en sådan sak!



Initiativtagaren Marina Berggren

På tal om framtiden – hur ser du på den Sten, finns det några nya kurser i planeringen?

- Det finns bland kursdeltagarna många idéer och önskemål om vidareutbildning och fördjupning. Exempel är en komplett dukningskurs från trären vinge, el, avionik och instrumentkunskap liksom plast och komposit och mer inom plåtbearbetning och nitning – allt detta finns inom EAA, så det är fullt möjligt, att planera nya kurser i samarbete med GVFS nere i Aerozeum. Erfarenheterna från den nu genomförda Underhållskursen är ju mycket goda, intygar Sten Svensson, så det ser positivt ut.

- Underhållskursen har inte bara gett deltagarna ökad kompetens och ett ökat självförtroende, framhåller initiativtagaren Marina Berggren, den har även stärkt Göteborgs Veteranflygsällskap och gett oss mycket värdefull PR. Dessutom har vi fått ett ökat kontaktnät till stor nytta och glädje för oss, så jag är mycket nöjd med utfallet, säger avslutningsvis en påtagligt glad och stolt Marina Berggren.

**Ulf Delbro**

**Foto: Hans Sliker**



## Vem är Sten Svensson.

Huvudinstruktören vid vår Underhållskurs, Sten Svensson är en verklig flygarprofil, som man utan vidare skulle kunna skriva en lång, spännande artikel om. Det kanske vi gör någon gång framöver, men här följer till att börja med en kort sammanfattning:



Foto: Daniel Karlsson

Sten och kompisen Alf Ingesson Thor, båda från Mjölby och jämnåriga tog sig till Linköping när de fyllt 15 år för att börja segelflyga i Linköpings Flygklubb, bland annat med flerfaldige världsmästaren Göran Ax som lärare. Affe gick sedan till Flygvapnet, och hans spännande karriär kan man f.ö. läsa om i biografen "En fältflygare från Mjölby". Sten fick efter ingenjörsutbildning i Linköping anställning på CVM. Han skickades så småningom på utlandsuppdrag till Detroit, kom hem efter några år, tog motorcert och skulle så småningom flyga in sig på en ensitsig maskin.

Det var lite problematiskt, men med flyglärobehörighet kan man flyga in sig själv. Sagt och gjort – Sten kompletterade med ett B-cert och gick flyginstruktörskurs, FIK, hos Jerry Eriksson på Backamo. Sedan blev han flygare på heltid i Eslöv. Efter ett mellanspel i Göteborg då han från Ove Karlsson övertagit företaget "Reklamflygarna", köpte han en Cessna 172 och startade i mitten av 90-talet egen flygskola i Eslöv, och eftersom han då hade en Yak-50 som ingen ville ta hand om underhållet på, drog han igång en egen flygverkstad, även den i Eslöv.

Efter några år med tävlingar i konstflyg utvidgades verksamheten med uppvisningsflyg, först med Yak-50'n och senare på heltid

sommarhalvåret med en Boeing Stearman 450hp, med wing walking rig på vingen. Det blev med åren många flygdagar runt hela Europa och tillsammans med några andra piloter delägarskap i företaget *Flying Legends G.m.b.H.* i Tyskland. Runt 370 wing walking-uppvisningar hann han och hans wing riders med innan Sten sålde sin cirkusmaskin till nuvarande *the Breitling Formation Wing Walking Team* i England. Numera har han emellertid dragit ner på showflygandet, men Stens "cirkus" är dock fortfarande ett välkänt och erkänt begrepp i Europa.

Sten äger i dag ett antal flygplan – en Piper Turbo Arrow, en Cessna 172, en Mooney, en Pitts, en Boeing Stearman, och, inte minst en North American T28B Trojan. Denna fantastiska maskin med en Wright Cyclone stjärnmotor om 1.425 hk, byggdes som efterföljare till det legendariska skolflygplanet T-6, dvs SK 16 i Flygvapnet. Flygplanet finns nu i ett exemplar i landet till glädje för alla flygentusiaster, som får nöjet att se Sten Svensson göra imponerande uppvisningar med maskinen vid flygdagar runt om i Sverige. Sten har varit engagerad i EAA i alla år och är där utbildningsansvarig – därigenom fick vi bästa tänkbara instruktör vid vår Underhållskurs, och det tackar vi särskilt för! Vi ser fram mot fortsatt samarbete med denna eminenta flygarprofil!

## Ulf Delbro



## Tips från motorflygchefen

Ta det försiktigt när du öppnar och stänger hangarportarna i Alingsås, manar motorflygchefen Gunilla Öhrn, av ett alldeles bestämt skäl. Om man bara skjuter på eller drar i den yttre porten i handtaget är det nämligen väldigt lätt att den tar i och slår i korrugeringen i de inre porten med fula skador som följd – frigången mellan portarna är nämligen inte tillräckligt stor. Man ser redan spår av sådana skador i den inre porten, och det behövs inte mycket till förrän det går hål i plåten. Det gäller alltså, att se till att det är tillräcklig frigång mellan portarna när man öppnar och stänger dem. Det gör man bäst genom att fatta i den ”handtagslösa” delen av porten och se till att den går fri från den inre när man öppnar och stänger. Gunilla demonstrerar på bilderna hur man bör och inte bör göra. Följ detta råd, så undviker du skador på portarna. Tack på förhand!



.....för då blir det fula skador i plåten..



Gör inte så här, uppmanar Gunilla....



Gör så här, så blir det bra.

## Colten såld

Vårt renoveringsobjekt Piper Colt, som vi för en tid sedan beslutade att avyttra är nu såld. Den har köpts av GVFS-medlemmen Marina Berggren. – Nu ser jag fram emot att få sätta igång och renovera maskinen, det är ett verkligt drömprojekt för mig, säger en mycket glad Marina, och vi önskar henne lycka till. Det blir spännande att följa arbetet framöver!



## Finn fem fel



Vår flygande medlem Johan Ahlgren har komponerat denna nöt för Aviatörens läsare att knäcka: Finn fem fel på denna bild av vår Lill-Cub. Rätt svar finns på nästa sida.





Medlemmar i Veteranflygsällskapet är välkomna till SFF:s möten i Göteborg.

Plats: Annonseras på GVFS hemsida ([www.gvfs.se](http://www.gvfs.se)) och på SFF:s hemsida ([www.flyghistoria.org](http://www.flyghistoria.org))

Tid: Kl 19:00 om inget annat anges. Fritt inträde

Torsd. 4 oktober: Åke Jansson, Vallentuna, be-

rättar om sin tid som militärpilot i Zaire och om det flygbolag han startade och drev där under ett flertal år

Torsd. 1 november: Alf Ingesson-Thoor berättar om sitt flygarliv baserat på självbiografin "En fältflygare från Mjölby".

Torsd. 6 december: Johan Lupander berättar om "Likkistan som blev en pärla" - Brewster Buffalo och "Flyg- och robotmuseer i öknen" - Tucson och White Sands.

### ONSDAGSFLYGNINGAR

Varje onsdag kväll under flygsäsong arrangerar GVFS om vädret tillåter utflykter med våra flygplan till olika närliggande mål, där vi ofta fikar, umgås och har trevligt. Alla medlemmar är välkomna att delta. Först till kvarn gäller. Vill du hänga med – kontakta då Erik Tunared på telefon 0707-36 72 97 eller på: [tunared@bredband.net](mailto:tunared@bredband.net)

#### Kontaktpersoner, styrelsen

Ordförande:

Erik Tunared, [tunared@bredband.net](mailto:tunared@bredband.net) 0707-367297

Vice ordförande:

Claes Berg, [info@aviationbookshop.se](mailto:info@aviationbookshop.se) 0703-401187

Sekreterare:

Ulf Delbro, [udelbro@gmail.com](mailto:udelbro@gmail.com) 0733-393217

Kassör:

Åke Olsson, [ake@algovent.se](mailto:ake@algovent.se) 0705-325935

Ledamöter:

Claes Axelsson, 0302-30669

Hans Schwartz, [hans.schwartz@irt.se](mailto:hans.schwartz@irt.se), 031-536977

Marina Berggren,

[marina.berggren@hotmail.com](mailto:marina.berggren@hotmail.com) 0731-570678

Suppleanter:

Johan

[Ahlgren.johan.hjalmar.ahlgren@gmail.com](mailto:Ahlgren.johan.hjalmar.ahlgren@gmail.com) 0706-584260

Kjell Brattfors, [salona@telia.com](mailto:salona@telia.com) 0705-325337

Eva Widh, [eva\\_wid@hotmail.com](mailto:eva_wid@hotmail.com), 010-5651841

### Kalendarium 2012

OBS onsdagsflygningar under sommaren, kolla GVFS hemsida om detta.

Kjell Brattfors planerar att flyga till flera av evenemangen med sin AN2:a. Vill du följa med – ring då Kjell på 0705-325337 - först till kvarn!

5 maj. Växjö air show

20 maj. Classic Car Show. Tjolöholm.

20 maj. Roll out. Västerås Flygmuseum.

25 maj. Grillkväll GVFS Alingsås.

2-3 juni. Flygdag Malmen, Linköping. Svenskt militärflyg 100 år.

8-10 juni. EAA:s huvud fly-in. Karlskoga flygplats.

9-10 juni. Barnens Flyghelg, Aerozeum/Säve.

13-14 juli. Wheels and Wings, Varberg

14 juli. Fly and ride, Ljungbyhed

18-26 juli. Hedlanda Classic Aircraft Meeting

29 juli. Axevalla Hed. Militärflyget 100 år.

10-12 augusti. Flygfesten. Dala-Järna.

11 augusti. Fly and ride, Ljungbyhed

19 augusti. Flyg- och försvarsdag. Eksjö

25 augusti. Flottiljens dag. F7 Såtenäs

8 september. Fly and ride, Ljungbyhed

### Rätt svar finn fem fel

1. En cylinder har tillkommit
2. Registrering SE-FEL i stället för SE-BEL
3. Den svarta blixten på sidan har blivit en pil
4. Sidorodret har fel form och ett extra gångjärn
5. Uttaget för stabilisatorns triminställning saknas

**GVFS hemsida: [www.gvfs.se](http://www.gvfs.se)**

