



Aviatören

Nr 88-89 oktober 2012



Aviatören

nummer 2 2012 utgåva 88-89

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.

Göteborgs Veteranflygsällskap
Bg: 180-0226

Omslagsbilderna

Det är mästern fotograf Anders Nylén som tagit de lysande fina omslagsbilderna. NA P-51 Mustang i 2-sitsversion på 1:a sidan flygs av Jan Andersson med Olle Norén i baksits. På baksidan är det Lars Ness som flyger Harvarden "Checkernose", och Olle Lindström som spakar Björn Löwgrens gamla kärra. Tack Anders för ditt bidrag till omslagsbilderna och för de inne i tidningen. Ett varmt tack även för text- och fotobidragen från Ralph Duell, Lasse Lindström, Per Lindquist, Hans Sliker och Erik Tunared – well done!

Ordförandens hörna

Från ett blött ESGE Viared, där jag sitter i skrivande stund, kan jag bara konstatera att flygsäsongen börjar lida mot sitt slut. I år har GVFS haft Bella och GV:n igång, men åter har det varit magert med flygtidsuttaget, likt 2011. Det råder en allmän recession inom allmänflyget, och vi är givetvis inte undantagna. Det

finns, rent ut sagt, alldeles för många flygmaskiner som skall flygas av för få piloter. Vår styrka är att vi i våra maskiner har något unikt att erbjuda pilotkåren, och det är min starka uppfattning att det går att "ragga" upp fler piloter till Sällskapet.

Vår flygsäsong tog slut i och med att Sesams nybyggda portar ner till Aerozeum öppnade sig tisdagen den 18:e september, och det var tid för GV:ns vintervila och Bellas motorbyte. Tommy Bohlin och undertecknad flög ner maskinerna till Säve dagen innan, och det var fram till det sista mycket spännande om det skulle gå, med väderleksrapporter som sade byvindar upp till 35knop! Men, med en mojnande vind och en logistisk kullerbytta innehållandes flygmaskiner, piloter och bilar som for fram och tillbaka blev det till slut en riktigt trevlig flygtur! Nu står alla våra maskiner i Aerozeum över vintern.

Återigen vill jag framföra ett stort tack till bygggruppen, och er övriga eldsjälur inom Sällskapet som i tid och otid ställer upp! Utan er hade vi inte haft något GVFS. Dock vill jag här efterlysa fler hjärnor och händer, vi behöver hjälp med administrativa bitar som bidrag, sponsring m.m. Frivilliga krafter att hjälpa till med detta är kolossalt välkomna. Hör av er till mig eller någon annan i styrelsen om ni vill ställa upp!

Jag kan inte förbigå att nämna, att Sällskapets ekonomi är pressad, vilket givetvis hänger samman med det låga flygtidsuttaget. Tack vare försäljningen av Colten och av bodarna fick vi ett välbehövt tillskott, men vi har fortfarande fasta kostnader som skall täckas. Uthyrning av ett flygplan under nästa år kan vara en möjlighet att få ekonomin att gå ihop om flygtidsuttaget inte blir tillräckligt – detta är något vi tittar på. Som framgår på annan plats i Aviatören ber vi alla medlemmar att betala medlemsavgiften för 2013 innan årsskiftet. Tack på förhand för detta! Dessutom – sätt gärna in ett bidrag på Byggfonden, allt är mycket välkommet!

Trots en lite "dyster" nulägesanalys, så tar vi nya tag, och fokuserar hösten på marknadsfö-

[Aviatören trycks av IT-Grafiska AB](#)

[Orrekulla Industrigatan 36, 42536 Hisings Kärra](#)

ring för att få in fler piloter, samt andra möjligheter till intäkter. För de som läser Pilot-briefing, så kommer en av troligtvis flera annonser från oss att synas i tidningen. Vi sätter in en nu på hösten, lite som en indikator på intresset runt om i landet. Eventuellt annonserar vi även i Flygrevyn, så håll utkik! Jag rundar av med att säga grattis till Jennifer Widh, som är vår färskaste Bella-pilot!

Erik Tunared

Flygfältsnytt

På fältfronten intet nytt! Verksamheten vid Alingsås flygfält ESGI har rullat på utan några störningar detta år, och det är trots den regniga sommaren och hösten fortfarande flygbart i skrivande stund. Det närmaste på tur att hända är ett planerat bygge av ett traktor-lider, så att fältbil, traktor, klippaggregat m.m. skall kunna parkeras under tak. Frågan om den nya förbindelseledens sträckning mellan E20 och väg 180, som kan komma att inkräkta på flygfältet, är fortfarande under utredning, och det är i dagsläget inget omedelbart hot. Till detta får jag återkomma framöver.

Erik Tunared

Rapport från byggruppen

Traditionsenligt har byggruppen gått på tomgång över sommaren. Även pensionärer har behov av ombyte och solenergi, men som vanligt har vissa av oss uppsökt garanterad skugga och gjort lite nytta.

Under semestern har de efterlängtdade stabbestagen levererats, varpå vi har gett oss i kast med tillverkningen av nya, anpassade fästen. Monteringen bör inte ge oss några bekymmer. Därefter är också stabben klar.

Frontrutan är inpassad och klar. Ett grannliga jobb. Två prototyper behövdes innan den perfekta formen infann sig. Diverse täckplåtar för dörr och stabbe är gjorda. (Lackning återstår).

Ny intercom är installerad. Lite lustigt att intercommen är färdig före radion, men så är det. Att år 2013 använda dåtidens, enkelriktade kommunikationsrör accepteras inte. Bilden visar hur det funkade då jag tog mitt cert på

SE-AGB. Fördelen var att läraren, i baksits kunde använda talröret till att slå eleven i huvudet med när denne klantade sig. (Därav min flint)?



Kvar att göra på vårt långa projekt -AHC, förutom motorjobb, är småpyssel i cockpiten för att kunna ta sig in, lasta bagage, låsa om sig, spänna fast sig, prata i radion, reglera motorn och styra. Se'n är kroppen klar! Underbart att bara kunna snudda vid tanken. Hur det blir med exempelvis rotating beacon, transponder etc. hänger ihop med ekonomin.

I förra Aviatören skrev jag att vi fått roliga bakslag när det gäller motorn, vilket jag delvis ångrar. Mekandet ÄR roligt, men kostnaderna, för externa jobb!? Puh!

Det minsta vi måste ha är nya ventilstyrningar. Möjligheten till det är klar och vi undersöker just nu om vi även kan låta tillverka nya ventiler och -fjädrar. Vi får se hur långt pengarna räcker.

För att skaffa erfarenhet inför skarpt läge, men också för att få in vettiga offerter, topparna kräver speciell uppriggnig, har vi skilt topp från en cylinder på vår reservmotor, vilket var intressant. Det gäller att ha koll på såväl kyla, (cylindern) som värme, (toppen) och 75-årig packningscement. En GVFS-dags jobb (= 1 vecka).



Under provkörningarna lärde vi oss att vid startproceduren borde man vända flygplanet upp och ned, för att få soppan att nå de översta cylindrarna. Ingen användarvänlig lösning. Vi har därför tagit oss friheten att modernisera motorn, i form av ett snapssystem. Med hjälp av Rolfs fina CAD-program tror vi oss ha funnit den optimala placeringen av inte mindre än tre insprutningsmunstycken. Motorn bör hädanefter starta på första rycket.



AMAns motor är motionskörd. Funkade u.a.. Det statiska varvet var kanske bättre än någonsin. Det var härligt att återuppleva alla handgrepp inför starten och den speciella sida-vid-sida känslan, med båda händerna upptagna på gas, broms och spaken i armvecket. Osökt kände jag kärrans trevliga flygegenskaper. Det är sorgligt att AMAn inte flygs av fler. Vill verkligen slå ett slag för den.

Det gäller att passa på när fortifikationsverkets examensarbete till port öppnas, i alla fall delvis. Med dollies under våra flygplan kan vi få igenom dem på tvären. Tack Aeroseum, för



många mantimmars arbete.

Under roll-out och roll-in dagen passade vi också på att kalibrera tankarna på Helge Cesar. Att söla med bensin nere i Berget vore ingen höjdare. Vi lyfte stjärten till flygläge och pytsade i fem liter bränsle i taget. Tankmätarna fungerade och den indikerade bränslemängden stämde väldigt bra. En post till att bocka av.

I skrivande stund förvaras alla våra flygplan hos Aeroseum. Förutom årliga tillsyner är det dags för Bellans motorbyte, som görs av Kenneth. Vi andra har lovat att hålla oss undan, men gärna hjälpa när han kallar, vilket innebär att vi sitter som på nålar när vi äter. Kenneth klarar lunchen på sådär åtta, nio minuter. Redan dagen efter roll-inet var Bellans motor urmonterad!



I vår värld finns också Kenneths barn, Safiren SE-AUR. Han sköter den, enligt egen utsago bäst ensam, men ibland vill han ha ett handtag. Bl.a. har vår radioexpert Sven-Åke kopplat in en ny comradio. Vi ställde också gärna upp när kärran skulle få en ny, fin placering hos Aeroseum, nämligen som första flygplan innanför entrédörren. Inför flytten tvärs igenom hela anläggningen behövde vingarna därför monteras av och därefter på. I grund och botten är det ett lätt och snabbt jobb på Safirer, men icke denna gång, trots kraftig mässingslägga. Någon skyllde på att det var det lutande golvet fel. Det krävdes två arbetsdagar och ett precisionsverktyg - signerat Sigurd.

Operationen bekräftade värdet av GVFS uråldriga princip; att skynda långsamt. Äventyret resulterade i ett stilistiskt konstverk - Siggis pinne. Det är numera GVFS symbol för

Noggrannhetens och Varsamhetens seger över finmekanism och våld. Konstverket exponeras i byggruppens skyltskåp hos Aerozeum. Det är till salu för SEK 3.400:-, öronmärkta för byggfonden.



Om någon läsare till äventyrs undrar varför vi lägger energi på Safiren, som inte är vår, erinrar jag om att i GVFS stadgar står det inledningsvis: GVFS "skall omhändertaga historiskt intressanta flygplan". Därtill ofta uttalat; i första hand flygplan med göteborgsanknytning. That's it! Självklart skall vi pyssla om Urban Rudolf. Det ger oss dessutom en massa PR.

God PR får vi förhoppningsvis även hos Swedish Air Force Historic Flight, (SwAFHF). Frans jobbar hårt med dukning av roder för deras projekt SK16. I första hand är det ett hedersuppdrag.



Ekonomispöket stör naturligtvis, men vi försöker hitta lösningar. En spontanaktion på ljugarbänken, för att bättra på den magra kassan gav inget. Bengt vände t.o.m. plånbocken upp och ner, men inte en krona föll ur. Däremot kan rapporteras att vi under första bokföringsåret för Lasses affär har sålt GVFS dekaler, -linjaler, -pins etc. för SEK 5.818:-. Ungefär hälften av beloppet har gått till sällskapets svarta hål, resten till byggfonden. I och med en omarbetad deal med styrelsen är fortsatta försäljningspengar öronmärkta för SE-AHC.



Med andra ord: Vänligen kom med goda ideer, skaffa sponsor eller varför inte stötta oss direkt. Int'skall vi stupa alldeles framför mållinjen - på är OK.

För byggruppen
Ralph Duell (text och foto)
Foto: Hans Sliker

Visingsö fly-in

Visingsö har varje år ett klassiskt fly-in, och jag har i varje år lyckats missa det. Så i år, efter en skarp tillrättavisning av Gunilla om olämpligheten att missa även årets fly-in, kom jag efter lite omplanerande iväg på lördagen. Fly-in novis som jag är, satsade jag på att flyga hem på kvällen, men mer om det senare. Gunilla flög sin vana trogen över redan under fredagen, men jag slöt upp med vår medlem Åke Bohlin på lördags morgon, för att ge oss iväg i varsin maskin. (Åke är ägrare och byggare av en fin Murphy Renegade, en dubbeldäckare med klassiskt utseende, fast med en modern motor). Bellan, som jag skulle flyga, behövde då det var sommar vid tillfället ingen de-ice, men väl en de-bajs eftersom svalorna i hangaren frikostigt hade lämnat spår efter sig. Så efter avslutad flygplanstvätt kom vi iväg i en lös formation mot Visingsö!

Visingsö flygplats ägs av Jönköpings kommun, och arrenderas sedan 1991 av Jönköpings flygklubb. Fältet är ett gammalt hjälpflygfält, anlagt under 30talet i avsikt att vara en

mellanlandningsplats för sträckan Stockholm-Malmö. Ett veteranflygfält! Orosmoln hägrar dock, kommunen avser tiodubbla arrendet och det finns tveksamhet om flygklubben har råd att driva det vidare.

Till fly-in:et kom ett 40tal i år, en JAK-52, Cessna 207 på flottörer, Lake amfibie, Fairchild 24 bland annat flyg-godis. Efter att ha lufsats runt, fikats, lufsats, fikats lite till blev det fram mot kvällen grillning, flyg-dagens höjdpunkt! På plats inköpt kulinarisk höjdpunkt bestående av grillkorv med potatissallad, (va' gött grillkorv kan vara vid rätt tillfälle) lastades in i magen till underhållning av legenden Ragge, segelflyguppvisning och allsång. Mycket trevligt!

Man får inte ha bråttom när man pysslar med veteranflyg. Efter avslutad middag var det tid att åka hemmåt, och jag lämnade, sällskapet på ön och styrde tillbaka mot ESGI. I ca tjugo knops motvind... Med en groundspeed på 42 knop har man tid att fundera, och jag funderar på att tälta under vingen nästa år. Så som man borde göra!

Text och foto: Erik Tunared



Flygshow på Kjeller i Norge

Vårt grannland Norge firade den 3 juni att det var 100 år sedan det första planet steg mot himlen. För att vara mera exakt: 100 år och 2 dagar. Händelsen skedde den 1 juni 1912 med en bräcklig maskin, en tyskbyggd Rumpler Taube spakat av löjtnant Hans Fleischer Dons, som kämpade sig från Horten riktning Øra vid Fredrikstad. Med små bokstäver läser vi emellertid att den första flygturen över norskt territorium ägde rum redan oktober 1910 med den svenska baronen Carl Gustav Alexander Cederström... Som goda grannar unnar vi dock Norge sitt jubileumsfirande.

På Kjeller flygplats i närheten av Lillestrøm hade KNL, det norske flygvapnet, och ett stort antal klubbar och föreningar organiserat en stor flygshow med varierande innehåll. Tyvärr började dagen med arga, svarta moln som vräkte stora, kyliga vårdroppar över fältet och åkrarna. Ur högtalarna vrålade musik med Sting och han försökte uppmuntra oss. Då regnet började lätta något landade Kjell Brattfors med sin Antonov An-2:a och han hademed sig ett antal GFVS medlemmar.

Den norska flygklubben Dakota Norway var redan tidigt på plats med sin blänkande silverfärgade Douglas DC-3:a (f d C-53D Skytrooper av USAAF), numera försedd med RAF-roundels.



På marken presenterade KNL sig med en liten utställning. Där stod bl a en Northrop F-5 Freedom Fighter och en Lockheed CF-104G Super Starfighter (C = Kanada-byggd) upp-

ställda tillsammans med två av dess efterträdare: supersnygga Lockheed Martin F-16A Fighting Falcon. Med viss stolthet kan under-tecknad nämna att Fokker Aircraft i Amsterdam har byggt totalt 72 norska F-16A och F-16B maskiner...

The Flying Bulls i Salzburg hade skickat sin stora DC-6:a som med fyra mullrande kolvmotorer gjorde en imponerande lång ansats, följd av en "lågsniffning". Från England kom en maffig Consolidated PBY-5A Catalina flygbåt som "plöjde" sig långsamt genom luften. Vingspetsarna är utformade som flottörer och vid en överflygning fälldes dessa ned varvid ett landningsförsök på vattnet simulerades. Ett försök ja, för att regnet föll väl inte tillräckligt mycket för en sådan demonstration?

Planet, byggt 1943, ägs och flygs av Plane Sailing.



Fallskärmshoppare med rökaggregat tecknade färgglada strimmar på himlen medan en av fallskärmshoppare med en jättestor flagga visade att det inte rådde någon tvivel över att vi befann oss i Norge.

I en av hangarerna stod en replik av en Farman byggd av Kjeller Flyhistoriske Forening. Även en sällsynt Gloster Gladiator börjar sakta ta form. En markutställning i form av gamla foton visade hur Kjeller under nästan ett sekel har vuxit från en enkel landningsplats, där dessutom för länge sedan flygplan byggdes hos Hærens Flymaskinfabrik, till ett ultramodernt tekniskt centrum i tidens tecken.

Inom överskådlig tid kommer Lockheed Martin F-35 Lightning II....

På plattan stod en vacker två-sitsig Fairchild PT-19 Cornell i blå-gula (ej svenska!) färger som var brukligt i den amerikanska marinen. Planet står modell för ett utförande såsom det användes på den norska flygskolan i Toronto, Kanada under andra världskriget. Skolan där fick namnet "Little Norway".



Vid två tillfällen visades på stora videoskrmar gripande bilder med sörjande människor och ett hav av blommor, till minne av offren i den tragiska kraschen med en norsk Lockheed C-130 Hercules för inte så länge sedan. Och då blev det för omväxlings skull under ett antal minuter tyst på fältet.

Andra flygplan till allmän beskådan, på marken eller i luften, var Boeing PT-17 Stearman, De Havilland DH.60 Moth och DH.82 Tiger Moth, Yakovlev Yak-50, Lockheed P-38 Lightning, Saab-MFI 15 Safari, Saab Safir, Curtiss Hawk 75. Har jag glömt någon?

Avslutningsvis dundrade en F-16 i hög fart över publiken och gav en spektakulär demonstration med bl a lansering av en mängd rökfacklor. Men här behövde piloten inte frukta en enda fiende! Planet visade, i en till synes omöjlig anfallsvinkel stående på ett snett nedåtriktade jetutblås, att det även kan flyga provocerande långsamt. Datorer sköter allt, påstås det!

Det är bara att konstatera att det har varit en väl lyckad flygdag. Efter flygdagens slut återstod en lugn bussresa tillbaka till Göteborg. Mycket tid att drömma bort och tänka över allt man hade sett och upplevt. Ska vi vänta 100 år till?



Text & foto: Hans Sliker
Språkgranskning: Marina Berggren

Kurt Klausson jubilerar

Han är legendarisk jaktpilot, personalprovflygare, flygplatschef, flyglärare, ambulansflygare, flygkapten, entreprenör, motorcykelekvilibrist och, inte minst hedersmedlem i Göteborgs Veteranflygsällskap! Namnet är Kurt Klausson och han fyllde nyligen 90 år! Han är pigg som en mört och kör fortfarande runt 1000 mil om året med sin



Harley Davidson 1200 cc, bara en sådan sak!

Aviatören fick strax innan bemärkelsedagen en mycket trevlig pratstund med jubilaren i sommarvisteten ute i Torslanda. Det fina sommarhuset ligger nere vid havet strax nedanför platsen där Blå Hangaren låg på sin tid – vad kan väl vara lämpligare?!

Vi låter nu Kurt själv i en rapsodi berätta om sitt oerhört spännande, 56-åriga flygarliv:

- Jag är född och uppvuxen i Malmö, och jag blev tidigt flygintresserad. Jag sökte till Flygvapnet, men blev i stället mönstrad till ett stridande motorcykelförband inom Pansarvapnet. Vi fick verkligen lära oss att hantera våra motorcyklar på ett sätt som närmast kan liknas vid cirkuskonster, och det har jag haft stor glädje och nytta av senare i livet.

- Men jag gav inte upp, jag fortsatte att söka till Flygvapnet, men det blev nobben varje gång, man ville inte släppa mig från Pansartrupperna. Till sist besökte jag självaste försvarsministern, Edvin Sköld, och då tog det skruv. ”Om regementschefen vid P2 i Helsingborg ger klartecken, så blir det så”, blev svaret från Sköld. Och regementschefen, överste Nordström, gav nu med sig – efter plutonchefskolan vid Pansartrupperna kunde jag den 1 februari 1945 påbörja utbildningen till värnpliktig flygförare vid krigsflygskolan i Eslöv. Detta år sökte närmare 3.000 ynglingar till pilotutbildning, som var mycket populärt i krigets slutskede. Av dessa uttogs 500 till läkarundersökning, 100 godkändes för att börja flygutbildningen, sedan skulle ytterligare minst 50 % gallras bort – det var hårda bud!



- Efter krigsflygskolan kommenderades jag till F9 på Säve för jaktflygarutbildning. Vi flög J22 och J21 och det var otroligt mycket haverier, särskilt med J21. Under mina flygarår miste jag 30 kompisar, och under en tid 1946-47 omkom en pilot i veckan i Flygvapnet, det var inte klokt! Själv var jag med om 10-12 haverier, vid många av dem var det ”nära ögat” med bränder och annat, men jag klarade mig mirakulöst nog!



- På våren 1949 fick jag erbjudande om fast anställning som flyglärare, men jag ville lämna Flygvapnet och gå över till det civila flyget. Men nu var det samma historia, man ville inte släppa mig. Två gånger fick jag skicka en avskedsansökan till CFV innan general Nordenskiöld tillstyrkte. Min sista flygning i Flygvapnet gjorde jag den 22 april 1949, 45 minuter i en Sk 12 Focke Wulff Stieglitz, hela tiden i ryggläge, och därmed satte jag en minnesvärd punkt för min tid som militärpilot.

- Min första anställning som blev som flyglärare och platschef hos Duells Aero i Blå Hangaren på Torslanda. Där bedrev vi flygskola, vi flög reklamsläp, taxiflyg, rundflyg, ambulansflyg, tidningsdistribution och allt möjligt med våra flygplan – bl.a. en Dragon Rapide, en Sea Bee, en Fairchild Forwarder, tre Auster V och den fantastiska lilla maskinen BHT-1 Beauty, konstruerad av bl.a. legendariske Erik Bratt. Den flög jag ibland avancerat med över Torslandafältet och lockade folk till att rundflyga. Men det var framförallt ambulansflyget med Rapiden som låg mig mycket varmt om hjärtat, och vad det betydde skall jag berätta mer om strax.

- När Holger Duell avvecklade sitt flygföretag 1953 startade jag en egen flygskola och utbildade privatflygare, trafikflygare, instrumentflygare, flyglärare och sjöflygare på Torslanda. Utbildning utöver privatflygare var det på den tiden bara några få flygskolor i landet som hade Luftfartsverkets tillstånd att utöva. Jag höll på med detta till 1959, då jag blev värvad av företaget Stockholms Aero för att bygga upp en flygskola med avdelningar runt om i Sverige – i Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Örebro, Uppsala och Jönköping. Det var ett stort, mycket spännande och ansvarsfullt åtagande jag då gjorde. Vi köpte fyrsitsiga Piper Tri Pacer, och använde dem som skolflygplan. De hade noshjul, modern instrumentering och radio, och var långt före sin tid. I marknadsföringen av Lär Sverige Flyga engagerade vi legenden Albin Ahrenberg. Den omfattande verksamheten blev känd genom tidningar, radio och tv, och vi blev Sveriges genom tiderna största flygskola!

- Vi fick flera mycket kända personer som elever, bl.a. världsmästaren i tungviktsboxning Ingemar Johansson, ishockeystjärnan Sven Tumba, eller Johansson, som han då hette, radiomannen Lennart Hyland, skådespelaren Lena Granhagen, tennismästaren Uffe Schmidt och Aftonbladets kriminalreporter Börje Heed. Men bara en av dem fullföljde utbildningen och fick privatflygcertifikat, nämligen Ingemar Johansson. Vi var lika glada som han när vi flög ner med en Tri Pacer till Schweiz och överlämnade certifikatet!



- Ja, sen blev det några år i charter- och fraktflygsvängen. Det började 1963 när legendariske Göte Rosén anställde mig som platschef på Torslanda i hans bolag Loadair. Jag flög DC-3 och Curtiss C-46 och var både pilot och försäljare – det gällde förstås att ragga kunder för att kunna hålla igång verksamheten.

- När Loadair avvecklades 1964 startades Torair som övertog Loadairs flygplan. Jag blev flygchef i bolaget. Det höll bara ett par år, sedan blev det konkurs. Men 1967 var jag med och startade ännu ett nytt charterbolag, Falconair där jag blev flygchef. Vi hade till att börja med tre Vickers Viscount och skaffade sedan även tre Lockheed Electra. Vi var det första skandinaviska bolag som startade charterflygningar till Funchal på Madeira. Just den flygplatsen hade rykte om sig att vara riskabel, men vi fann inget speciellt med Funchal. Vi hade mycket god beläggning, så efter en tid vaknade Sterling och kom efter med sin Caravelle, och efter något år var det många från Skandinavien som flög på Madeira – men någon skall alltid vara först!

- Men, så gick Falconair samma öde till mötes som flera andra charterbolag, 1970 begärdes bolaget i konkurs. Fast, skam den som ger sig. 1971 var jag med och startade ännu ett nytt charterbolag, Interswede med DC-8 med 189 stolar. Men med ”storebror” SAS som bromskloss var det mer eller mindre kört från början, det höll bara ett år, sedan var det dags för konkurs igen. Nu hade jag tröttnat på charterbranschen, nu fick det vara nog, nu ville jag göra något helt annat.

- Efter en tid hörde en gammal kompis av sig som heter Ingemar Nordström. Ingemar ville

engagera mig i att starta upp ett affärsflygbolag, Viking Air med en tvåmotorig Piper Cheyenne med tryckkabin och allt. Vi flög ganska mycket affärsflyg runt om i Europa, men det gick lite upp och ner med uppdragen, så jag kom fram till att vi behövde ett ben till att stå på. Jag fastnade då för att utveckla ambulansflyget, som jag fått erfarenhet av 25 år tidigare. Jag hade haft det i tankarna många gånger, och det var fortfarande helt outvecklat i Sverige.

- Cheyenne-maskinen byggdes om så att några av passagerarstolarna kunde ersättas med en bår. Vi började i liten skala 1978. Efterhand trimmades organisationen och transporterna ökade mer och mer. Så småningom byttes Cheyennen ut mot en större och snabbare Beech King Air 200 som kunde ta tre liggande och två sittande patienter samt sjuksköterska och sjukvårdare eller läkare. 1979 dominerade flygambulansverksamheten, och affärsverksamheten hade i stort sett upphört. Då bytte Viking Air namn till Svensk Flygambulans AB samtidigt som vi etablerade oss med nybyggd hangar och kontor på Säve.



- När hela verksamheten med Flygambulansen var väl inarbetad blev jag på våren 1981 ombedd att bli flygplatschef på Säve, och det var ett erbjudande jag inte kunde motstå. Att organisera upp, driva och utveckla en flygplats var något helt nytt och tilltalande för mig, och jag tackade ja till tjänsten. Det blev en oerhört intressant tid, då jag kunde medverka till att Säve utvecklades till en modern, internationell trafikflygplats, som sedan blev Göteborg City Airport.

- 1991 gick jag i pension, 69 år gammal och då

började en ny period i livet. Ja inte helt, för jag hade fortfarande kvar ett uppdrag från Luftis att vara deras flygkontrollant, dvs personalprovflygare. Detta hade jag varit verksam med sedan 1964 då jag blev förordnad kontrollant i Västra Distriktet. Jag fick fortsatt förtroende att vara kontrollant fram till den 31 december 1992 när jag var drygt 70 år trots att tiden egentligen gick ut när man fyllt 60. Då skrev jag till Luftfartsinspektionen och meddelade att jag lämnade tjänsten som kontrollflygare. Under dessa närmare 30 år utförde jag ca. 3.500 kontrollflygningar med privat- och trafikflygare, och det var en väldigt intressant uppgift.

- Flygning höll jag faktiskt på med tills jag var 79 år. Jag hade ett D-cert tills jag var 60, då blev det ett B-cert, och när jag fyllde 65 blev det ett A-cert som jag hade kvar i ytterligare 14 år. Under mina 56 flygarår loggade jag 10.500 flygtimmar och mer än 40.000 landningar med incidenter och haverier mer än dom flesta piloter men trots det utan skador och med livet i behåll! Jag har mycket att vara tacksam för!



- Men hursomhelst, när jag lämnade jobbet som flygplatschef var jag alltså 69 år, och då engagerade jag mig i ett antal olika bolag tillsammans med min son Christian. Vi satsade som entreprenörer på att starta företag, utveckla dem och sedan sälja, och på så sätt bygga upp kapital. Det har varit mycket framgångsrikt. Men, 2008 tyckte jag ändå att det var dags att pensionera mig från den verksamheten, och då var jag 86 år.

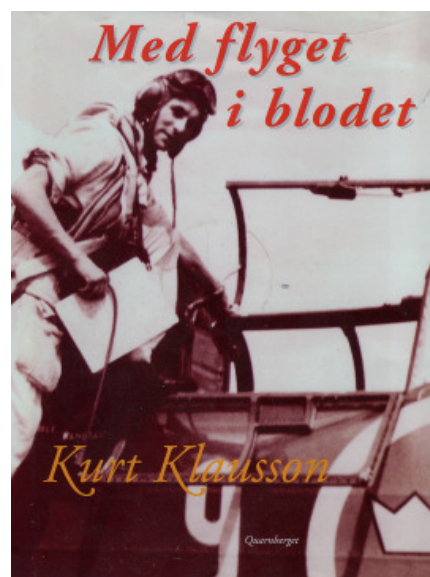
- När jag slutade flyga blev motorcykeln min stora hobby. Jag tog mc-kort redan 1938 och har haft många cyklar under åren, och nu tog jag upp detta igen. 1998 köpte jag en Yamaha 650, men den var för motorsvag, så jag bytte upp mig till en Yamaha 1100. Den var också för svag så då blev det en HD 1500. Men det visade sig så småningom, att den blev lite svårhanterlig på grund av vikten, så jag bytte år 2011 till en HD 1200, som är 50 kg lättare. Jag kör en sväng om 10-15 mil i stort sett varje dag när det är skapligt väder, och det blir omkring 1000 mil om året. Det är inte det samma som att flyga, men det är ändå en härlig frihetskänsla med hojen!

- Om jag nu skall runda av, så skall jag säga, att jag har haft den stora förmånen att få arbeta med flyg i alla dess former och fått dela med mig av mina kunskaper och min flygarglädje till elever och adepter. Jag har verkligen fått min pojkdrom uppfylld och mer därtill. Men den mest intressanta och givande perioden i flygarlivet har ändå varit ambulansflygverksamheten – att verkligen kunna göra nytta och, ytterst sett, att rädda liv, det är det jag mest gläder mig åt och är stolt över att ha tagit initiativ till.

Det är ju fantastiskt intressant alltsammans Kurt, men du måste förstås säga något om Göteborgs Veteranflygsällskap, där du ju är hedersmedlem – hur kommer det sig?

- Jo, jag var med ända från början när Veteranflygsällskapet startades. Jag var inbjuden till det första mötet som ägde rum den 3 mars 1980 i Göteborg, som jag tyvärr inte kunde

deltaga i, men jag gick med i Sällskapet i den vevan. Jag hade redan 1950 suttit i styrelsen för Aeroklubben Göteborg tillsammans med Gösta Fraenckel, Magnus Bång, Gösta Andrée, Moje Hinnersson, Tord Ångström m.fl., och jobbat med alla dessa som varit med och byggt upp flyget i Göteborg. Jag tyckte därför att det var ett oerhört fint initiativ när några eldsjälar drog igång Veteranflygsällskapet för att bevara gamla, klassiska veteranflygmaskiner. Dessutom hade jag ju haft flera av dem som elever i min flygskola, Viking Österlindh t.ex., primus motor bland grundarna, för att bara nämna någon. Att ha blivit utnämnd till hedersmedlem i Göteborgs Veteranflygsällskap är jag därför mycket stolt och glad över! Det är klart att Veteranflygsällskapet gör en flyg- och industrihistoriskt värdefull insats genom att renovera och hålla rariteten från Götaverken, dvs GV38:an flygande!



Visst är allt detta kolossalt fascinerande, men det är ändå bara ett axplock ur Kurt Klaussons historia. Det finns betydligt mer att läsa om i Kurts egen bok, "Med flyget i blodet" där han på 608 (!) sidor beskriver sitt oerhört spännande flygarliv. Boken går att beställa hos flygbokhandlare Claes Berg, info@aviationbookshop.se. Telefon: 0703-40 11 87. Boken kan varmt rekommenderas! Läs den!

Text: Ulf Delbro

Foto: Kurt Klausson

En korsad yta

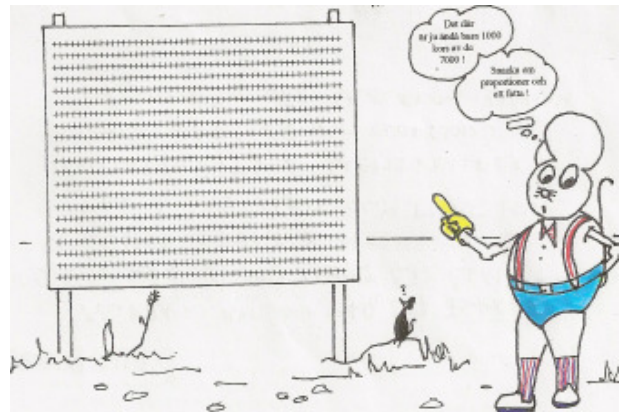
Rickard satt och rattade sin Fiat i behaglig takt mot Göteborg. Han hade varit i Eskilsby borta vid Landvetter på kalas. Hans urgode vän Bengt, också han medlem i Göteborgs Veteranflygsällskap, fyllde denna dag hela 80 ännu rätt så fräscha år. Bengt bor inte alls i Eskilsby, nej han bor i "Götet". Men hans dotter Marie lär mästerligt ha stått för hela arrangemanget i villan uppe på berget ovanför den öbemängda Västra Ingsjön.

Gästerna där var naturligtvis hämtade ur släktens led, men man urskiljde bland annat ett antal mer eller mindre egotrippade, flygintresserade figurer representerade just GVFS. Då nu alla dessa bevisligen var av typen rätt så snacksaliga var stämningen självklart en dag som denna uppsluppen, och i Rickards öron hade därför definitivt utvecklats en påtaglig tinnitus, det ringliknande, störande öronbruset. – Hm!

Men nu, under den lite avslappnade hemåkningen i promenadtakt mot Göteborg kunde Rickard stilla fundera lite över vad som bordsitningsvis pratats om. Bland annat hade Hans, av ursprung och ohejdad vana holländare, berättat något flyghistoriskt ofattbart. Som under vintertid flygmuseianställd i Am-

sterdam hade han nyligen hittat en uppgift på hur många flygplan, alla sorters nationaliteter, egna och andras, som på olika sätt måst hem-söka moder jord under de fem krigsåren bara i Holland. SJU TUSEN! Alla, av oss GVFS:are naturligtvis, betraktade som sprungna ur släkten "tekniska underverk". En ofattbar mängd. Rickard skakade försiktigt på sin skalle, ja försiktigt, för han satt ju ändå just nu ute på motorvägen och rattade sin bil. "Fast låt mig likväl få försöka fatta. 7000 på fem fasansfulla år blir således i genomsnitt 1400 flygplan per år som störtade, bara i Holland! Det blir ju, med andra ord FYRA stycken dagligen! Utöver all ofattbar mänsklig fasa – så mycket fina tekniska idéer bara åt skogen!"

Text och bild: Lasse Lindström



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, som vi berättade om i förra numret av Aviatören. Veteranflygsällskapets grundidé och syfte, att renovera äldre flygplan till luftvärdigt skick, 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! Förutom från enskilda bidragsgivare kommer intäkterna till Byggfonden nu även från vår försäljning av souvenirer m.m. i Aeroseum. Sammantaget har det hittills (den 15 september) kommit in 5.915,- till Byggfonden, och det är mycket goda pengar!

Vi tackar nedanstående medlemmar för värdefulla bidrag:

Lars Andersson
Ralph Duell
Kurt Klausson
Allan Lilja
Bengt Olofsson
Charles Oscarsson
Tonny Tunared

GVFS hemsida: www.gvfs.se

GVFS Grillkväll i maj

Fredagen den 25 maj blev en vårdag med riktigt härligt väder, inte minst med en ljum och fin kväll, så det var en idealisk dag vi valt som grillkväll vid klubbstugan i Alingsås. Det blev också en mycket uppskattad träff av de omkring 20 medlemmar som droppade in försedda med lämplig mat att grilla och dryck därtill. GVFS höll, som vanligt, fyr i grillen och bjöd på kaffe.



Anders Sylvan anländer. Foto PL

Några besökare kom med eget flygplan, bl.a. Kjell Brattfors med sin AN2:a, Filip Gerhardt och sonen Sebastian med deras Beagle Auster "Terrier", och Anders Sylvan med kompisar i Chalmers FK:s Piper PA 28. Dessutom dök några UL-flygare upp, eller rättare sagt ner på Rödene-fältet under kvällen, och de var ett trevligt inslag.

Men, det är klart, att en sådan fin kväll måste också vår då tillgängliga kärra flygas. När maten slunkit ner och kaffe druckits drogs



Filip Gerhardt och sonen Sebastian

Bella därför ut ur hangaren, och Erik Tunared passade på att lufta vår klenod tillsammans med några medlemmar som fick chansen att "beflyga" sig i framsits. Även Claerence Österlindh bidrog till att logga lite flygtid på Bella – tack för det!

Det var förstås mycket flygsnack runt grillen och vid långbordet, gamla skrönor blandades



med nya, och så skall det vara, då är det trevligt och god stämning. Det tyckte också många deltagare som hörde av sig efteråt, bl.a. på vår Facebook-sida, och efterlyste fler grillkvällar framöver. Sådan feedback är förstås mycket positiv, och den tar vi till oss!

Text och foto: Ulf Delbro
Foto: Per Lindquist (PL)



Axevalla hed 1912



För precis 100 år sedan, på sommaren 1912, sattes Sveriges första militära flygförband och tillika den första krigsflygskolan upp på Axevalla hed i Västergötland. Det bestod i de två från Frankrike nyinköpta flygplanen monoplanet M1, en Niueport IV-G och biplanet B1, en Bréguet C.U 1. Flygförare var de nyutbildade piloterna och arméofficerarna Henrik Hamilton, Allan Jungner och Gösta von Porat. Avsikten var, att flygförbandet skulle utföra spaningsuppdrag under arméns stora höstmanöver i trakterna av Falköping, något som dittills varit en uppgift för kavalleriet.

Det blev si och så med flygverksamheten på heden. Biplanet havererade stup i ett - det reparerades efter varje haveri och flögs ånyo, men så var det raskt dags för nästa haveri. Det var framförallt Hamilton som lyckades slå sönder maskinen gång på gång. Hamilton själv blev, märkligt nog, aldrig allvarligt skadad vid alla dessa haverier – han hade verkligen turen på sin sida! Då gick det bättre för Gösta von Porat, som var den som mest flög monoplanet. Hans flygningar över nejden väckte enorm uppståndelse bland befolkningen i skaraborgsbygden, det framgår av de artiklar och notiser som publicerades i lokalpressen.

Inför höstmanövern flögs de båda flygplanen till Redberga gård där de stationerades. Med spaningsverksamheten blev det dock inte mycket bevänt. Gösta von Porat flög endast ett uppdrag med M1:an, vädret var uselt med låga moln och det förekom t.o.m. snöstorm trots att det bara var oktober månad. Han hade därför

inte mycket att rapportera om vad ”fi” hade för sig, han såg tidvis knappt handen framför sig. Till råga på allt tvingades han pga vädret att landa på ett gärde där maskinen ställde sig på nosen, propellern splittrades och propelleraxeln kröktes, sedan var det slutfluket. Även B1:an flög ett pass, men sedan frös kylvattensystemet på natten, så det var bara att packa ihop. Erfarenheterna från detta nya vapen, som då togs i bruk, var sålunda inte odelat positiva, men det var ett embryo att bygga vidare på, och resten är historia, som det heter.

Men ett 100-årsjubileum skall självklart firas, och det gjordes det på Axevalla hed söndagen den 29 juli. Det var Svensk Flyghistorisk Förening, SFF, som med bistånd av Skara kommun arrangerat en flygfest just på den plats där flygningarna ägde rum för precis 100 år sedan. Uppdraget att sköta alla praktikaliteter hade givits Anders Löfvenborg, van att bl.a. hålla i olika flygdagsarrangemang. Just för den här dagen hade Anders utverkat tillstånd hos myndigheterna att få klippa upp ett 30 meter brett och 400 meter lång bana på heden som start- och landningsstråk, och det fungerade utmärkt – det kunde Tommy Bohlin och jag själv konstatera då vi besökte evenemanget med vår GV 38, SE-AHG.

Stieg Ingvarsson, ordförande i Svensk Flyghistorisk Förening, överste Magnus Westerland, chef för Helikopterflottiljen på Malmen och flyghistoriker Börje Räftegård från SFF-Göteborg höll de obligatoriska anförandena. Börje Räftegård hade dessutom, lagom till jubileet, skrivit en bok om händelserna, ”Det svenska militärflygets debut – Axvall och Redberga 1912” som nu lanserades.



Så var det då dags för flygning, för det skall det givetvis vara på ett flygjubileum, och vad kunde vara lämpligare än att den i flygkretsar välkände veteranflygentusiasten, piloten och flygplanbyggaren Mikael Carlson från Skåne gästade Axvall med en av sina Blériot XI – en konstruktion från 1909 och byggd vid Enoch Thulins Aeroplanfabrik i Landskrona 1918! Mikael gjorde en graciös flyguppvisning i det strålande fina sommarvädret, beskådad och bejublad av flera hundra åskådare, som sökt sig till heden denna söndag.

Mikaels fina och närmast ljudlösa flyguppvisning följdes av en inte lika ljudlös rote JAS 39 Gripen, som just för detta tillfälle flugit ner från F21 i Luleå (!) för att under en 8 minuter lång, spektakulär uppvisning visa publiken vad dagens krigsflygplan förmår. Det är närmast ofattbart vilken utveckling som ägt rum på 100 år mellan Blériot-flygplanet och Saab 39 Gripen! Man baxnar!

Inte helt osökt följde en mycket fin uppvisning av Henrik Idensjö från Huddinge med en Piper Super Cub autentiskt målad och märkt som en arméflyg Cub från 60-talet. Det var nämligen Kungl. Fälttelegrafkåren vid armén som bedrev de första flygningarna på Axevalla hed, och armén fortsatte att satsa på flyg för olika ändamål, inte minst för artillerieldledning. Under 1966-73 använde man just Super Cub, och Henrik visade bl.a. hur eldledning med denna flygplantyp gick till.



Astrid och Ulf Edlund, från Linköping beundrar vår GV

Även om ingen uppvisning med vår GV38 gjordes tilldrog sig flygplanet stort intresse när publiken efter flygdemonstrationerna fick gå runt och titta på de cirka 10 besökande flygplanen. Och det var ju inte så konstigt – vår maskin från 1938 var efter Mikael Carlsons Blériot från 1918 näst äldst på Axevalla hed denna sommarsöndag. Det är alltid lika roligt att dyka upp på olika flygevenemang med denna klenod – folk är kolossalt intresserade av detta flygplan, som ju de facto är det enda flygande exemplaret av sin typ i världen! Att det blir föremål för stor uppmärksamhet är därför inte så konstigt, och det är förstås väldigt trevligt!



Det skall tilläggas, att det bara blev en flygsommar i Axvall när det begav sig. Den militära skolflygverksamheten flyttade därefter till Malmslätt utanför Linköping, men det är en annan historia. De båda flygplanen, M1 och B1 finns bevarade vid Flygvapenmuseum i Linköping, och är givetvis, flyghistoriska rariteter.

Text och foto: Ulf Delbro

Fly-n-ride på Ljungbyhed

Förra året tog den eminenta flygdagsspeakern, konstnärinnan och piloten Jasmine Cederqvist initiativet att ett antal skånska motor- och flygklubbar skulle arrangera gemensamma träffar på Ljungbyhed under några sommarlördagar – under namnet "Fly-n-ride". Syftet var, att skapa kontakter inom de olika motorgrupperna, där det är intresset för allt som har en motor eller har en anknytning till motor som är i fokus. Man träffas och fikar, kollar in flygplan, veteranbilar och motorcyklar, och, inte minst har man en hejdundrande hangarfest den sista lördagskvällen. Givetvis är arrangemanget med Fly-n-ride även öppet för allmänheten.

Initiativet blev en succé. Förra årets ordnades tre träffar, och de samlade varje gång ett tusental personer, unga, gamla, flygare, personer med nya och gamla bilar, motorcyklar och traktorer. Även i år fortsatte arrangemangen under tre lördagar i juli, augusti och september. Vid den sista träffen för i år, den 8 september for några medlemmar från Veteranflygsällskapet i bil (!) ner till Ljungbyhed för att delta. Det var Claes Axelsson, Marina Berggren och hennes pappa Christian Tuin, Hans Slieker och Kenneth Sköld.



Pär Cederqvist och Kenneth språkas vid Foto: HS

Det blev mingel och glatt återseende med gamla kompisar, och chans att se ett antal flygande klenoder som Ljungbyheds Aeronautiska Sällskaps J 28C Vampire och SK 50 Saab Safir, Pär Cederqvists (jomen, Jasmynes man) Tiger Moth, Biltemas Spitfire och Mustang för att bara ta några exempel, plus en hel drös med läckra veteranfordon som

visades upp. Ljungbyheds Militärhistoriska Museum arrangerade visningar i föreningens museum och körde vid flera tillfällen den roterande stjärnmotorn Gnôme Omega. Även Svensk Flyghistorisk Förening fanns på plats med sin intressanta utställning.

- Det var jättetrevligt alltsammans, säger Marina och Claes med en mun till Aviatören, inte minst hangarfesten tillägger dom. Övernattade gjorde man på det nyrenoverade och fina Ljungbyhed Park Hotel som tidigare var kanslihuset på F 5 innan flygflottiljen lades ner för ett antal år sedan. Fast flygfältet i Ljungbyhed är i dag världens äldsta, ännu aktiva flygplats även om den militära verksamheten upphört.

Text: :Ulf Delbro

Foto: Hans Slieker (HS) & Sune Larsson (SL)



LAS J-28C visades upp. Foto SL



Veteranbilar på rad. Foto: SL



GVFS-gänget m fl på hangarfest. Foto :HS

Årets flygbok utsedd

Det blev Alf Ingesson Thoors biografi "En fältflygare från Mjölby", som tog hem den mycket prestigefyllda titeln "Årets flygbok" vid den årliga Flyglitteraturträffen, FLIT, som för 29 gången hölls i Flygets Hus på Malmslätt under helgen den 6-7 oktober. Av de ca 30 böcker utgivna under året 1/7 2011 – 30/6 2012, som fyllde kriteriet "flygbok" hade juryn valt ut 5 som man kunde rösta på, och det blev således "Affes" bok som vann.

- Jag är mycket glad, stolt och överraskad, sade Affe vid den traditionsenliga middagen på Frimis i Linköping på lördagskvällen, då valet av bok tillkännagavs.

Alf Ingesson Thoor, en av Flygvapnets mer namnkunniga piloter, började 1966, som 16-åring att segelflyga i Linköpings Flygklubb och blev sedan fältflygarelev på Ljungbyhed bara 17 år gammal. I dag har han den längsta karriären som pilot i Flygvapnets historia. Som pilot på krigsflygplan flög han huvudsakligen Lansen och Viggen. Han har under många år varit uppvisningspilot i samband med flygdagar och andra evenemang och har då främst gjort imponerande uppvisningar med SK50 Saab Safir och Saab J32B Lansen. Alf är f.ö. den ende kvarvarande Lansen-piloten i Flygvapnet i dag och flyger fortfarande uppvisningar. Till detta kommer att han fått utbildning till helikopterpilot i Försvaret plus att han civilt ägnat sig åt såväl fallskärmshoppning som att vara tävlingsledare och förbundskapten inom segelflygsporten.

Allt detta och mycket mer därtill beskriver Alf ingående i sin spännande och mycket intressanta bok. Boken är rikt illustrerad och kan varmt rekommenderas. Den kan bl.a. beställas av flygbokhandlare Claes Berg i Göteborg info@aviationbookshop.se Telefon: 0703-40 11 87

Boken är utgiven av bokförlaget Norlén&Slottner. ISBN: 978-91-86859-06-0

Passa förresten på att besöka SFF:s möte i Göteborg den 1 november – då kommer på-

passligt nog Affe dit och berättar om sitt flygarliv. Det är kostnadsfritt för GVFS medlemmar. Se f.ö. SFF-programmet på annan plats i Aviatören.

Text:Ulf Delbro

Foto: Sven-Erik Jönsson



Upprop om medlemsavgifterna

Vi ber alla medlemmar att betala medlemsavgiften för 2013 före årsskiftet – gärna så fort som möjligt. På så sätt bidrar ni till en värdefull förstärkning av vår likviditet, vilket kommer väl till pass, hälsar kassören.

Obs, att följande medlemsavgifter gäller för 2013:

- Piloter, som avser flyga våra flygplan: 800:-
- Stödmedlem: 350:-
- Familjemedlem på samma adress som pilot eller stödmedlem: 175:- (Endast ett ex av Aviatören skickas till adressen)
- Juniormedlem t.o.m. 20 år: 175:-

Sätt in medlemsavgiften på vårt bankgironummer: 180-0226

Notera: namn, adress, telefonnummer, e-postadress, och personnummer i textfältet vid betalning via internet eller på blanketten vid betalning "manuellt".

Varmt tack på förhand!

Erik Tunared

Ordförande

Flygdagen på Ränneslätt

Det har duggat tätt med flygdagar i år, med den ena jubiléet efter det andra, och den 19 augusti var det dags igen. Då firades nämligen ännu ett 100-årsjubileum, denna gång var det den gamla, militära övningsplatsen Ränneslätt utanför Eksjö som blev uppmärksammas för att det i år är 100 år sedan den första flygningen ägde rum på fältet.

Meningen var då, att den välkända aviatören Calle Cederström skulle visat upp sitt flygplan, men han fick förhinder, så det blev i stället Hugo Sundstedt, som den 6 juli 1912 flög med en Bleriot XI på Ränneslätt, som på den tiden var övningsplats för det beridna förbandet Smålands Husarer. Ännu i dag hålls traditionen med Smålands Husarer vid liv, och en skvadron, dvs avdelning ryttare medverkade under jubileumsdagen med en stilig uppvisning. Historiens vingslag blev oerhört påtagliga när Husar-skvadronen visade upp sig samtidigt som Mikael Carlsson gjorde en sedvanligt lysande fin flyguppvisning med sin Blériot XI, dvs samma flygplantyp som Hugo Sundstedt flög när det begav sig!



Men det var ytterligare ett jubileum som firades, nämligen att Norra Smålands Flygklubb, som har sin bas just på Ränneslätt, i år fyller 50 år. Klubben bildades den 29 september 1962 av några eldsjälar, och det var förstas just eldsjälarna inom klubben som drog det tunga lasset att med den äran arrangera denna tvåfaldiga jubileumsflygdag.

Bland de minst 10.000 besökare som kom till Ränneslätt denna strålande fina augustisöndag fanns även medlemmar i Göteborgs Veteranflygsällskap – Marina Berggren och Hans Sliker, som kom med bil, och Tommy Bohlin och undertecknad, som fick nöjet att flyga vår kära GV 38, SE-AHG till evenemanget, liksom

till Axvall några veckor tidigare.

Vi fick alla uppleva en fantastiskt fin flygshow av gammalt klassiskt märke, det var full fart hela dagen, och det var bara att njuta av alla läckerheter som dukades upp framför näsan på oss. Det var modellflyg, skärmflyg, självstartande segelflygplan, och, inte minst en mycket imponerande uppvisning med avancerad flygning med segelflygplan av den blott 21-åriga världsmästaren i segelflygavance, Johan Gustavsson!

Johan Sjöstrand, Gripen-provflygare till vardags, spakade en klenod, nämligen Saabs första egna konstruktion, störtbombflygplanet B17. Det är fantastiskt att denna maskin från 1942, märkt Blå Johan, hålls i luftvärdigt skick och kan visas upp vid sådana här tillfällen, och det är möjligt framförallt tack vare ideella insatser från B17 Kamratförening som utgörs av ett härligt gäng gamla saabare. Fast utan ekonomiskt bistånd från t.ex. Saab skulle det förstås inte gått. Att få se och höra B17 flyga är en högtidsstund för väldigt många flygentusiaster, ingen tvekan om den saken! Hatten av för alla som gör detta möjligt!



Den ena höjdpunkten avlöste den andra: Åke Jansson från Vallentuna flög några låghöjdsrepor med sin DC3, ”Kongo Queen”, och var även uppe och släppte 16 fallskärms-hoppare. Alla landade inom några ynka meter från märket trots skaplig vind, inga incidenter där inte, men så hade de också moderna, styrbara skärmar, skall påpekas.

Sedan följde ett närmast ofattbart avancerat program med en Sukhoi Su-26, spakad av förre europamästaren i avancerad flygning, Daniel Ryfa, som till vardags är trafikpilot. Su-26 är med sina 400 hp i nosen ett av de bästa

flygplanen på marknaden för just avancerad flygning, och man formligen baxnar när man ser Daniels program! Kan man verkligen flyga på det sättet?!

Biltemas rariteter, Spitfire Mk XVI och NA Mustang flögs av GVFS-medlemmarna(!) Pär Cederqvist och Filip Gerhardt, såväl i rote som i enskilda uppvisningar. Dessa två flygplantyper bidrog utan tvekan till att säkra de allierades seger under WW2. Det är alltid en högtidsstund att se dem i luften, och inte minst att höra mullret från Merlin-motorerna, man får



mycket lätt gåshud!

Ja, så blev det Skywriting med Sk16 "Checker Tail". Meningen var att det skulle "skrivas" 100 på himlen, men den hårda vinden gjorde detta svårt. Men försöket var gott, och kärran är en fröjd att se med sin läckra målning. Hundratals flygelever på Ljungbyhed och Eslöv på 40-talet fick sin grundutbildning på Klemm 35. På Ränneslätt fick vi se tre av Klemmarna formationsflyga med lågmälda, spinnande motorer. De flygs normalt från Håtuna-fältet utanför Sigtuna. Visst hade det varit trevligt med en Klemm 35 i Sällskapet! Det är något visst med att flyga öppet, dvs utan huv.

Det är 20 år sedan Pär Cederqvist och Alf Ingesson Thor, tidigare kurskamrater på F5, tävlade i ballongjakt, men nu var det dags. Med var sin Saab Safir jagades det ballonger för glatta livet, men något ringrostiga var man, för särskilt många ballonger lyckades man inte pricka. Pär vann till slut med 3-1. Affe klagade

efteråt på att ballongerna var för små. - Det hade säkert gått bättre med varmluftsballonger, tyckte han. Förmodligen hade han rätt.

Det hittills, trots allt, ganska beskedliga motorbullret under uppvisningarna bröts eftertryckligt mot slutet av dagen när först en J35J Draken dök upp och sedan en JAS 39 Gripen – då gällde det verkligen att hålla för öronen! Det är fantastiska flygplan med imponerande prestanda, och ett kvitto på Saabs höga flygtekniska kompetens under väldigt många år – men det är attan vad dom bullrar med tänd ebk. Huga!

Innan vi packade ihop våra grejor för att flyga hem fick vi ett celebret besök av medlemmen Pär Cederqvist. Han kom inte bara för att hälsa, utan även för att höra sig för om inflygning på just GV:n. Och då passade det ju bra att Tommy Bohlin var med, för Tommy har behörighet att flyga in piloter på kärran. – Att få flyga in en Spitfire-pilot på "Helge Gustav", det blir ju något alldeles extra, menade en glad Tommy, som nu förväntansfullt ser fram mot detta.



Under dagen hade vinden friskat i, så vi hade säkert en 20 knops motvind på hemflygningen till Alingsås-Rödene. Det gick inte fort, men det gick långsamt. Vi hade inte helt lätt att hålla jämn fart med långtradarna på Rv 40, personbilarna bara försvann i fjärran! Det tog sin lilla tid att ta sig hem, men det var ett strålande fint väder, och det är trevligt att flyga, mycket trevligare än att åka bil, särskilt när det blir i ett riktigt, gammaldags sportflygplan, som GV 38:an!

Till sist – ett varmt och hjärtligt tack till arrangörerna för en minnesvärd flygdag fylld av härliga upplevelser! Inte minst skall den eminenta speakern, Jasmine Cederqvist framhållas!

Text och foto: Ulf Delbro

Flygdagar på Malmen - Saab 75 år



Ett ex av totalt 661 tillverkade Saab 29 Flygande Tunnan hålls fortfarande flygande - Gul Rudolf från F10. Foto: AN

Svenska Aeroplanaktiebolaget, Saab, firar i år 75-årsjubileum – företaget bildades den 2 april 1937. Dessutom firar svenskt militärflyg 100 år, och vad kunde väl vara mer lämpligt än att slå ihop dessa två jubiléer och bjuda på en storslagen flygdag, eller rättare sagt två flygdagar, för det var precis vad man gjorde den 2-3 juni på klassiska Malmen utanför Linköping. Tråkigt nog var det rejält höstväder med regn och tidvis mycket stark blåst trots att det var juni och därmed försommar, men almanackan är en sak, verkligheten en annan. Trots vädret kom det 60.000 åskådare de två dagarna, och de bjöds på mycket fina uppvisningar som inte saknade dramatik.



Ännu en flygande Saab-klenod - en J 35 J Draken, även den från F10. Foto:AN

Lördagsprogrammet inleddes nämligen med fallskärmshopp på låg höjd från en Hercules, och det gick dessvärre helt snett bokstavligt talat. Man hoppade av någon anledning med den gamla typen av kalottskärm som är helt ostyrbar, och det visade sig vara fatalt. Uthoppet missbedömdes och hopparna blåste iväg från den avsedda nedslagsplatsen. Några landade på parkerade bilar varav en hoppare

bröt benet på ett par ställen, och en hamnade i skogen söder om fältet där han blev hängande i en gran. Räddningstjänsten fick rycka ut med en skylift och plocka ner honom. Som tur var blev han inte skadad. Men på söndagen blev det inte något fallskärmshopp, ej att förundras över!

Men några fler incidenter drabbades man inte av, såvitt bekant. Uppvisningsprogrammet var välmatat med allt från Mikael Carlssons Tummelisa (som flögs trots blåsten!) till ett antal av Saabs konstruktioner från B17 till Saab 37 Viggen, som gjorde en efterlängtat återkomst – nu finns åter ett flygande exemplar av Viggen, och det fick sitt flyggodkännande ”i grevens tid” strax innan flygdagarna på Malmen efter många om och men.



Saabs första egna konstruktion, Saab 17 Blå Johan är en ren fröjd att skåda. Foto:AN

Som vanligt flögs det med SK16 Harvard och med SK50 Saab Safir, och de är alltid lika trevliga att skåda. Till detta kom uppvisning med en J34 Hawker Hunter, och en mängd



Helikopterflottiljens nyförvärv. Foto: PL



Foto: PL

olika helikoptrar som visades upp både på marken och i luften, inte minst Helikopterflottiljens alla nyförvärv. Och så Biltemas Mustang, som är kolossalt populär hos flygdagspublik. Den bästa uppvisningen gjordes av Breitling Wing Walkers med deras två Boeing Stearman från 1941 och 1942 där damerna på ”övre däck” visade upp sina akrobatiska konster, det var mycket spektakulärt och imponerande, och publiken var oerhört förtjust!

Men, som gammal saabare måste jag ändå säga, att mitt hjärta klappade mest när vi fick se överflygning i formation med sex av Saabs jetflygplan genom åren – J29 Tunnan, J32B Lansen, J35J Draken, Saab 105, AJS 37 Viggen och JAS39 Gripen. Saab har med flera av dessa konstruktioner visat, att man under mer än 50 år verkligen legat i framkant, för att inte säga i världsklass när det gäller utveckling av militära flygplan – det är oerhört imponerande! Uppvisningsprogrammet blev tidvis något långdraget, men för de som ville dra sig undan blåsten en stund i avvaktan på nästa programpunkt fanns det mycket intressanta mark-



Foto: AN

utställningar i flera hangarer att vandra runt bland, och det var det åtskilliga som gjorde. Sammantaget blev det två minnesvärda jubileumsdagar på Malmen.

Text och foto: Ulf Delbro

Foto: Per Lindquist (PL), Anders Nylén (AN)



Medlemmar i Veteranflygsällskapet är välkomna till SFF:s möten i Göteborg.
Plats: Radiomuseet, Anders Carlssons Gata 2, gamla Götaverksområdet.
Tid: Kl 19:00 om inget annat anges.
Fritt inträde

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.

Bodarna på Säve sålda

Sällskapet förde en mycket ambulerande tillvaro under många år när det gällde byggverksamheten, det ena stället avlöste det andra fram till att vi 1997, dvs 17 år efter starten kunde flytta in i egna lokaler på Säve. Vår dåvarande sekreterare Pelle Andersson hade vissa försänkningar i fastighetsbranschen, och vi fick därigenom tillgång till tre arbetsbodarna, som ställdes upp på den civila sidan av flygplatsen. Arbetsbodarna kopplades ihop i tre "skepp", så att vi kunde jobba med vingarna i ett av dem, och med kroppen i det andra och så fungerade det tredje som lager och lokal för mekaniska arbeten.

I början jobbades det ganska intensivt i bodarna på Säve, men det mattades av olika skäl av efterhand. Man konstaterade så småningom att det fanns behov av en rymligare lokal där man kunde jobba mer effektivt, och inte minst där det fanns möjligheter att kunna montera ihop flygplansdelarna utan att släpa ut allt.

Då öppnade sig plötsligt år 2003 en möjlighet att flytta ner i Aeroseum, och den chansen tog vi förstås med en gång. Bodarna blev därmed överflödiga, men har t.v. fått stå kvar ute på Säve fram till för ett par månader sedan. Efter att styrelsen fattat beslut att sälja dem och bl.a. lagt ut dem på vår hemsida hörde en spekulant av sig och bestämde sig på stående fot för att köpa dem, obesett dessutom! Det gick raskt undan, veckan efter att affären gjorts upp kom ett transportföretag och hämtade dem, och så var den epoken över. Samtidigt fick vi en mycket välkommen förstärkning av vår kassa, och det tackar vi särskilt för!

Text: Ulf Delbro

Foto: Hans Sliker



Inbjudan till Jullunch

Veteranflygsällskapets traditionella jullunch ordnas i år på Drottning Kristinas Jaktslott på Otterhällegatan i Göteborg, där vi haft jullunch flera gånger tidigare. Datum för lunchen är lördagen den 15 december, och vi börjar kl 12. Målsättningen är, att hålla priset på en rimlig nivå, och vi avser också att ordna en intressant föredragshållare. Vi kommer i mitten av november att skicka ut en inbjudan med uppgift om pris och andra detaljer, men skriv redan nu in den 15 december i almanackan, så att inget annat kommer i vägen under mellantiden. Frågor besvaras av Claes Berg på telefon 0703-40 11 87. Claes tar gärna också emot förhandsanmälan.

