



Aviatören

Nr 93 maj 2014



Aviatören

nummer 1 2014 utgåva 93

Medlemsorgan för Göteborgs Veteranflygsällskap.

Redaktör: Ulf Delbro

udelbro@gmail.com

Ansvarig utgivare: Gert Böll

gertboll@telia.com

Layout: Pelle Andersson

biggles.brör@telia.com

Manus och bilder sänds till

udelbro@gmail.com eller postadress Ulf Delbro, Skånegatan 17 E, 411 40 Göteborg

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

Göteborgs Veteranflygsällskap

Bg: 180-0226

Byggnadens bankgiro 849-8495

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

Omslagsbilderna

Bilden på omslagets förstasida är tagen av Gert Böll och den på sista sidan av Ulf Delbro.

Ordförandens hörna

Bästa medlemmar i Göteborgs Veteranflygsällskap
Nu har vi kommit några månader in i 2014 och solen och värmen börjar återkomma till oss häruppe i Sverige och det betyder att vi snart ska ta våra fåglar upp ur berget på Aeroseum och lyfta över dom till Alingsås där dom ska få tillbringa en lång sommar och förhoppningsvis det mesta av tiden uppe i det blå. GV-38 SE-AHG har fått en mindre översyn men befanns vara i gott skick och Lill-cuben Bella har fått lite nya delar monterade Saker som behövde bytas ut efter lång och trogen tjänst var bränsle- och bromsslangar. Nu väntar en instrumentkontroll på båda dessa flygplan, sen är dom klara för tjänst med våra sugna piloter.

Vintern kan se ut att vara en lugn tid för en förening som sysslar med veteranflygplan men arbetet pågår ständigt i kulisserna. I berget jobbar bygg-gruppen med stor entusiasm för att få SE-AHC färdig för besiktning och så småningom provflygning men som med alla stora projekt är det ofta dom små detaljerna i slutet som tar tid och kräver stort tålamod. Motorn är i stort sett komplett och det som är aktuellt i skrivande stund är att tillverka nya

medbringare till magneterna, det är en liten gummiskiva som sitter i drivningen som ska monteras innan motorn ska upp ur berget och startas för första gången på länge. Filip Gerhardt, som har byggtillståndet för SE-AHC av EAA, kikar allt som oftast in på tisdagarna och ser över monteringen. Det är bra att ha en egen besiktningsman inom gänget och inget undgår Filips tränade ögon. Vi ska komma ihåg att det är viktiga saker vi håller på med. Att renovera ett flygplan från grunden är ett enormt projekt, och man får inte glömma att det ska flyga så småningom. Då känns det tryggt att veta att vi har så många duktiga och framförallt noggranna personer som lägger mycket av sin fritid nere i berget. Vi piloter skall förstås se till att behandla flygplanen väl och tänka på alla timmar som bygg-gruppen har lagt ner i renoveringen.

Inom styrelsen ligger vi inte heller på latsidan, det är styrelsemöten med praktiska och ekonomiska frågor på programmet, och vi har tillbringat många och ofta långa kvällar med att se över ekonomin och att ta beslut som är viktiga för vår förening. Vi hade ett välbesökt årsmöte på Aeroseum i början av februari och kunde då med stor glädje presentera en ekonomi som är på väg åt rätt håll med ett plus i kassan och en fördubbling av flygtidsuttaget under förra året. Det ser jag som ett tecken på att vi har tagit dom rätta besluten, och vi kommer naturligtvis att fortsätta i samma stil framöver.

En punkt som vi har tänkt lägga mer tid på, är att öka den sociala samvaron inom föreningen. Vi har planer på att hålla grillkvällar på flygfältet i Alingsås under sommaren och kanske en utflykt till ett flygmuseum som våra medlemmar kan följa med på. Jag har personligen haft kontakt med flygklubbarna på Backamo och i Varberg och diskuterat ett samarbete med gemensamma aktiviteter och jag har mött stor entusiasm inför detta förslag. Flygklubbarna har idag ett minskande flygtidsuttag, och förutom att det har blivit dyrt att flyga efter att bränsleskatten har tillkommit så upplever många piloter i klubbarna idag att det är för lite socialt umgänge i klubben. Man vill många gånger kunna sätta sig och fika och prata lite utan att nödvändigtvis flyga, och då får man se över verksamheten så klubben inte stannar av och dör ut. Det är det sociala vi ska satsa på framöver tycker jag, och kan vi träffa fler av våra medlemmar på en grillkväll och få visa upp våra fina flygplan så har vi kommit långt. Håll koll på vår hemsida för nyheter, och vi är naturligtvis också uppdaterade på Facebook. Jag tar gärna mot förslag och idéer till aktiviteter, tveka aldrig att ringa eller mejla mig om ni har ett kul uppslag. På det personliga planet ser jag verkligen fram till att få flyga våra klenoder igen, jag flyger i andra sammanhang under hela året men att sväva fram i Bella eller Helge Gustav är något helt speciellt och unikt och ger mig stor glädje. Jag har ett stort arbetsprojekt som väntar mig nu, då jag åker till Texas på min årliga insats på en stor oljemässa och jag hoppas kunna komma hem med lite flygbilder också. Jag försöker alltid att kika in på ett museum eller att besöka en flygshow när tiden passar, och jag ska vid tillfälle lägga upp lite bilder i Aviatören. Det kan bli ett inslag redan i detta nummer om jag hinner

gå igenom mina ganska stora fotoalbum, så håll tillgodo när det blir av.

Till våra piloter har jag lite tips inför vårens flygningar. En del av er har kanske inte flugit så mycket under vintern, och känns det lite osäkert eller rostigt att ge sig upp efter ett längre uppehåll, så finns det hjälp! Tveka inte att ta kontakt med någon av våra instruktörer för en liten avrostning, det räcker säkert med ett par studsar och det kan kännas tryggt att ha en CRI eller instruktör med sig under dom första landningarna. Sedan hoppas jag att ni flyger så mycket det bara går, vi behöver flyga mycket för att ekonomin ska fortsätta utvecklas i positiv riktning, och glöm inte att vi troligtvis flyger billigast i Sverige. En medlemsavgift för piloterna på en tusenlapp om året för att få flyga våra fina flygplan är riktigt billigt, och vårt timpris på 900:- kronor är definitivt överkomligt. Jag tänker själv besöka lite flygshower under sommaren, och är det nån som känner för att ta en sväng med Helge Gustav eller Bella, så är det bara att säga till, då kanske vi kan flyga lite rote och det är riktigt kul!

Sen har jag ett budskap till alla våra stödmedlemmar. Jag vill att ni ska veta att ni är oerhört viktiga för vår förening, och att ni alltid är välkomna att besöka oss i Alingsås, inte minst på våra grillkvällar och andra kommande evenemang. Det finns helt säkert någon av er som vill komma närmare våra gamla fina flygplan och kanske till och med åka med en sväng i en av dom? Detta går att ordna, kontakta någon av oss i styrelsen, så ska vi se till så ni får komma väldigt nära klenoderna! Tills vidare vill jag önska er alla en riktigt fin vår och kom och hälsa på oss på fältet i sommar!

Med flygande hälsningar

Gert Böll

Flygfältsnytt

Så har våren även nått Alingsås flygfält, och verksamheten har börjat komma igång. Göteborgs Segelflygklubb har många elever i år och har återupptagit skolning på två vardagskvällar igen. Även några av våra grannar verkar ha vaknat till liv, och vi har tyvärr redan fått lite bullerklagomål.

Bella är igång

Under vintern har Gunilla jobbet med vinterunderhållet av Bella, och haft god hjälp av Jan Svensson. I mitten av april ansåg de sig som färdiga, och levererade Cuben upp till Alingsås. Tämmligen direkt blev hon åter groundad p.g.a. en uppkommen spricka i grenröret, och byte av försäkringsbolag. Nu är sprickan lagad, och vi flyger åter under skydd från försäkringsbolaget Interhannofier. Piloter, upp och flyg för böfvelen! SE-AHG är i skrivande stund också så gott som färdig för flygsäsongen, så när på ett sporrhjul. Det är "utlånat" till byggänget, som behövde plocka isär det för att inventera de delar som behövs till AHC's sporre. Vi hoppas få AHG i luften under maj månad.

100LL försvinner

Alingsås Flygklubb som administrerar den ena av de två bränsletankarna kommer ej att fylla den med 100LL igen. Detta då AFKs Diamond, SE-LYB, Rotax motor

behöver tätare service, än om man flyger på blyfritt.

Istället har några aktörer, däribland GVFS, för avsikt att gå ihop om att spola i några kubik 91/96UL i tanken.

Segel har redan detta bränsle i sin tank, men vi föredrar att hålla oss med eget.

Alingsås Flygklubb 50år

I år firar AFK 50år! Klubben bildades 1964, och dess dåvarande medlemmar anlade Alingsås flygfält för ca 40 år sedan. Idag är det en tämligen liten klubb. Vi (jag säger vi då jag själva även är aktiv i AFK) är ca 7-8 aktiva piloter, samt några stödmedlemmar. Vi flyger med vår tvåsitsiga Diamond DA-20.

Några större festligheter har vi tyvärr inte kraft att uppbringa med så få personer, men något enklare fly-in med grillning, el. dylikt finns i planerna.

Erik Tunared



Rapport från byggruppen

Som bekant kallar sig GVFS byggrupp nere i Berget för Gubbdagis. Av en slump hittade jag följande citat gällande ett dagis: "Ett oavvisligt krav är att de (brukarna) skall vara snälla, sociala och fungera tillsammans med andra." Ingen tvekan. Det stämmer in på oss. Två; "våra brukare trivs med jobbet." Jajamen, det gör vi. Tre; "De sover bättre och fungerar bättre". Gör vi? (Om brukshunds dagis i Fyllebro). :-)

Under den närmaste perioden bakom oss har byggruppen självupplöst sig i två, om man säger så. Några dagisbrukare kastade sig på motorjobbet när de efterlängtrade kolvarna till Helge Cesars motor till slut dök upp. Ett mycket roligt jobb. Kolvringar har monterats, bussningar brotschats på tusendelarna, cylindertopparna har värmts på och packningar tillverkats, m. m. m.m. Det mest tidskrävande jobbet var inställningen av vipparmarna. Deras anläggningsytor mot stötstängerna justeras in permanent med hjälp av schims, i olika tjocklekar. Mycket monterande, provande, demonterande, nya tjockleksskombinationer, montering, prov, demontering o. s. v.



Kolvringsmontage

Självkritiskt måste erkännas att arbetet har gått långsammare än planerat. Ingenting har hängt upp sig, men med nya upptäckter och idéer som dyker upp, tillsammans med krassligheter, sjukfrånvaro och gruppens behov av umgänge har det gått sakta, men säkert.

Flygkropp- och vinggänget är inne i ett stim av låsningar. Låter kryptiskt, men är helt i sin ordning. Jag menar låsning av bultförband, med låstråd och saxpinnar. Varje låsning är ett avslut, innebärande kontrollantens signatur i byggjournalen. Fillerplåtarna skruvas därefter dit och ytterligare ett deljobb är därmed avslutat. Låsning = ett bevis på att vi närmar oss slutet.

Plåtar å plåtar. Vissa, t ex täckplåtarna där kroppen övergår till att bli ving är rundade, ovala, vinklade och platta på samma gång. Ett riktigt gesällprov för vår plåtis Arne, som stolt visar resultatet.



Arne "plåtis"

Ett tecken så bra som något på att arbetet går framåt är att Filip Gerhardt, innehavare av byggtillståndet och undertecknad nyligen deltog i en av EAA anordnad flygutprovningss-

kurs. En bra kurs, ledd av erfarna EAA ansvariga. Bl a berördes förberedelser för provflygning, krav under provflygningarna, riskbedömning m. m. Då det i vårt fall "bara" rör sig om s k iståndsättning torde kraven inte vålla oss något större bekymmer. Lite spännande är dock hur det kommer att gå vid en ev. bullerprovning. Med tanke på björnar som sover sopade vi den frågan under mattan.

Förutom arbetet med AHC har som vanligt under vinterhalvåret Gunilla pysslat om och basat för underhållet våra flygande kärror, Helge Gustav och Bellan. (Stackars AMA måste stå över även i år). Det rör sig om normala 100-timmars tillsyner, periodiska instrumentkontroller, åtgärdandet av märkningar som piloterna skrivit in i loggböckerna och annat som upptäckts av motorflygchefens argosögon.

Översynen som sådan har gjorts i ett behagligt tempo, enligt ungdomarna, (se nedan). När det kommer till att baxa ut flygplanen ur hangaren krävs dock tungt, uthålligt kroppsarbete. Bellan är utbaxad vid det här laget. Fyra man och en Gunilla kämpade djuriskt. Dessutom bidrog två man från Aeroseum med man-timmar för att flytta hindrande gods och demontera en fjärdedel av sista hindret, yttre porten.

Flygplan knös på tvären upp genom Aeroseums västra "rör", på tre små s.k. dollies, med leksakshjul. Att spanna för några hästkrafter är inte att tänka på. Marginalerna vid spinner och sidoroder är ca 12 - 15 cm och hjulen fastnar då och då i rännor i golvet. Lutningen känns som Holmenkollens. Vid paus eller problem tar jordens dragningskraft över. Att få upp och ut flygplanen kunde milt sagt vara roligare. Ilskan kokar. Det konstiga är, att när man kommer upp i det fria och ser ett flygfält i perfekt ranchvader rinner förbannelsen av. När sedan motorn spinner igång återkommer glädjen. Snart väntar Helge Gustav på samma resa!! Snälla, belöna oss - använd flygplanen flitigt!

Sedan en tid har gruppens medelålder sänkts. Vi har fått välkommen hjälp av två yngre GVFS medlemmar. Allt är relativt. Att de är aktiva piloter gör det extra roligt. Jan-Olof Lindgren närmar sig pensionsåldern. I nertrappningens anda bestämde han sig för att lägga en dag i veckan av sin fritid hos oss. Han tog själv på sig uppgiften att installera den, som tänkt flyttbara transpondern i Bellan. Ingen lätt uppgift. Arbetet kommer att fortsätta på Rödene. Hur det blir med flyttbarheten återstår att se.

Jan Svensson jobbar deltid och har haft samma goda omdöme. Han hjälper Gunilla med Bellan och poängterar att det är särskilt roligt och lärorikt att få hjälpa till med servicen på ett plan som han själv skall flyga. Han säger sig ha fått en ökad förståelse för planet och bättre kunskap för att göra daglig tillsyn.

Ingen oväntad kommentar, men underbar att höra. Kanske skulle det vara obligatoriskt för våra piloter att infiltreras i byggruppen en tid? Eller, kan vi hoppas på att det är en trend? Hjälpa oss att föryngra! Jan och J-O gillar stämningen i gruppen och tycker tempot är "behagligt", (hm), "- på en vettig nivå".



Jan Svensson

Något helt annat. Vår medlem Paul Epäilys, till vardags arkivarie på Region- & Stadsarkivet erbjöd oss utrymme i deras avdelning Folkrorelsernas arkiv. Paul vill förevisa GVFS historia, bland annan pionärverksamhet inom småflyget i Göteborg.

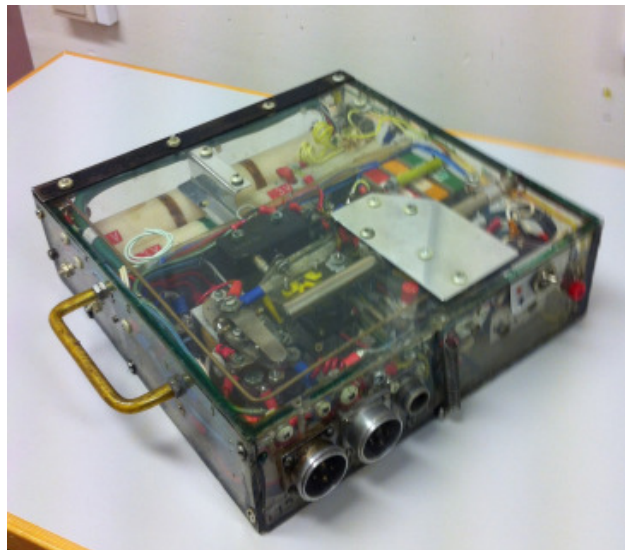
Att GVFS historia och dokument kommer att sparas för framtiden tycker vi är mycket trevligt. På köpet får byggruppen extra hyllmeter vid vår arbetsplats. Kan det bli bättre? Vår egen arkivarie, Claes Axelsson förbere-



Paul Epäilys

der nu inför styrelsens beslut.

Vid besök i arkiven på Otterhällan passade Paul på att visa oss utsända några resultat av sin egen "forskning." Bl a visade han den legendariske flygmekanikern Pysens väska, innehållande ett egentillverkat objekt, se bild. Är det någon som känner igen det? Svar, i forskningens tjänst önskas till redaktionen, f v b. till Paul.



Pysens pryl

I skrivande stund är det retligt lite kvar att göra på motorn. Den är slutgiltigt monterad och låst i fundamentet i motorkörningsbocken. Tändnings, olje- och bensinsystem är monterade och låsta. Det som återstår är att få ordning på avgassamlaren. Att få sex rörvinklar överens på en halv grad när på ett före detta såll är inte lätt, men Rolf ger sig inte.



Rolf Tistrand

Sist av allt skulle vi, trodde vi, enkelt förse ventilsystemet med fett och motorn med olja, men så blev det icke. Fettsprutan pajade halvvägs. När oljetanken var fylld bjöd den på en ny upptäckt - ett knappnålsstort hål. Med andra ord, mindre än en millimeter kvar till motorstart. Käre GVFSare; se fram emot nästa nummer av Aviatören!

Ralph Duell text och foto



Foto: Svensk Flyghistorisk förening

BHT-1 Beauty på plats i Aerozeum tack vare insats från GVFS

I maj 1943 satt tre unga, blivande flygingenjörer på restaurang Bacchi Wapen i Stockholm och skissade på ett ensitsigt flygplan på baksidan av en matsedel. Herrarna var Erik Bratt, Karl-Erik Hilfing och Björn Törnblom. Flygplanet avsågs användas för mål-bogsering för luftvärnet. Företaget Skandinaviska Aero i Norrtälje, som hade många sådana uppdrag för försvaret, nappade på idén och byggde ett exemplar av flygplanet. Det fick namnet BHT-1 Beauty efter konstruktörernas initialer, och det flög för första gången den 4 december 1944.

Detta var Erik Bratts första konstruktion, men inte den sista. Bratt anställdes nämligen på Saab i Linköping och blev mest känd som chefskonstruktör till flygplan Saab 35 Draken.

Beautys senaste ägare Kjell Ahlberg skänkte för några år sedan flygplanet till Svensk Flyghistorisk Förening, som ställde upp det i Västerås flygmuseum. Av olika skäl blev det mot slutet av 2013 aktuellt att söka en ny hemvist för flygplanet i avvaktan på att ett civilt flygmuseum blir en realitet. Chefen för Aerozeum i Göteborg, Roger Eliasson ställde sig spontant mycket positiv till att kostnadsfritt upplåta plats åt Beauty och att vårda flygplanet. Ett depositionsavtal formulerades då och undertecknades av parterna, dvs SFF och Aerozeum.

Tack var en förnämlig insats med mycket kort varsel av ett team från Göteborgs Veteranflygsällskap bestående av Ralph Duell, Claes Axelsson, Sigurd Larsen och Kenneth Sköld, som den 9 december åkte till Västerås blev Beauty demonterad och förberedd för transport till Göteborg och Aerozeum. Transporten sköttes av veteranflygentusiasten Ingvar Johansson i Morup, som med endast några dagars varsel for upp till Västerås med sin täckta lastbil för att hämta Beauty.

Demonteringen, lastningen och transporten gick helt enligt plan, och den 10 december på kvällen anlände flygplanet till Aerozeum. Tidpunkten för ankomsten var idealisk. Det var en personal- och sponsorträff i Aerozeum samma kväll, ett samarrangemang med SFF Göteborg.

Att Beauty nu fått sin hemvist i Aerozeum är glädjande för göteborgarna och inte minst för



Beauty-teamet Sigurd Larsen, Kenneth Sköld, Ralph Duell och Claes Axelsson. Foto: Ulf Delbro

Ralph Duell. Flygplanet köptes nämligen i slutet av 40-talet av ingen mindre än Ralphs far, Holger Duell, som då drev flygföretaget Duells Aero. Beauty stationerades då under något år på Torslanda, och flögs bl.a. av den sedermera legendariske piloten och flyg-



Foto: Svensk Flyghistorisk förening

kaptenen Kurt Klausson, som då var anställd i Duells Aero som flyglärare m.m. Kurt flög ofta avancerad flygning med Beauty ute på Torslanda för att locka folk till rundflygning med Duells Aero.

Roger Eliasson och hans medarbetare är mycket glada över att ha fått klenoden Beauty att vårda och visa upp för besökarna i Aerozeum, som förra året uppgick till 52.000 personer. Flygplanet står t.v. i GVFS inhägnade utrymme. Enligt ett beslut av ägaren, Svensk Flyghistorisk Förening, skall Beauty ej sättas i luftvärdigt skick, utan skall vara ett icke flygande museiföremål.

Denna artikel har tidigare varit publicerad i Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 1-2014.

Ulf Delbro



Foto: Svensk Flyghistorisk förening

Hela Sverige Flyger

I början av mars var det återigen dags för utställningen "Hela Sverige Flyger" i Nordstan i Göteborg. Det var i år 20-årsjubileum för denna utställning som årligen arrangeras av Västsvenska Flygsportförbundet. Syftet är att skapa intresse för just flygsport av alla slag. Göteborgs Veteranflygsällskap har i flera år deltagit i arrangemanget liksom även Aerozeum, Aeroklubben, Chalmers Flygklubb, Göteborgs Segelflygklubb, Fallskärmshopparna, Ballongflyg, Hängflyg, Skärmflyg, Modellflyg och FKK:s Young Pilots. Det är förvånansvärt hur många varianter av "sportflyg" det finns!

Vi fanns som tidigare på plats tillsammans med Aerozeum, och vi ger varandra god draghjälp för att skapa uppmärksamhet och PR för våra verksamheter. Vår ordförande Gert Böll, var den av oss som var på plats större delen av tiden, men även vår styrelsemedlem Marina Berggren gjorde en fin insats.



Gert Böll och Marina Berggren på plats i Nordstan

Många av Nordstans shoppande besökare stannade till och visade intresse för vår verksamhet. Kanske har vi fått någon eller ett par nya medlemmar på kuppen. Till detta kommer att vi får värdefull PR genom vårt deltagande, vilket givetvis är mycket positivt.

Text och foto: Ulf Delbro

En makalös bedrift!

I slutet av 1930-talet inledde Kgl. Flygförvaltningen förhandlingar med amerikanska flygmotortillverkaren Pratt&Whitney om licenstillverkning av den 14-cylindriga stjärnmotorn Twin Wasp, TWC3, hos företaget NOHAB Flygmotorfabriker AB i Trollhättan. Motorerna om 1.065 hk var avsedda för störtbombflygplanet Saab 17 som var under konstruktion, och för ett kommande jaktflygplan som avsågs beställas hos Saab.

Men i början av 1940 såg det kärvt ut att komma till en uppgörelse på grund av den snabbt eskalerande krigsutvecklingen, och i juli 1940 satte amerikanska State Department definitivt stopp för fortsatta förhandlingar. Då infördes även embargo på exportleverans av krigsmateriel från USA, vilket även det drabbade Sverige. Dessförinnan hann vi nämligen endast få leverans av 60 jaktflygplan av typ Republic Seversky EP-1, J 9 i Flygvapnet, av totalt 125 beställda.

Sverige var i ett oerhört trängt läge både beträffande flygplan och flygmotorer. För att lösa motorproblemet beslutade Flygförvaltningen på hösten 1940 helt sonika att ge NOHAB uppdraget att kopiera P&W-motorn TWC3!



Gustaf Gudmundsson

Det blev den unge civilingenjören Gustaf Gudmundsson på NOHAB, då inte 30 år fyllda, som fick uppdraget att lösa denna närmast omöjliga uppgift. Men Gudmundsson

och hans medarbetare lyckades mot alla odds! Så här sade legendariske flyggeneralen Nils Söderberg om denna bedrift:

”Senhösten 1940 - beslöt flygförvaltningen att ålägga Flygmotor den nästan omöjliga uppgiften att kopiera Twin Wasp. Uppgiften löstes av Gustaf Gudmundsson och hans gäng på en sätt som kom P&W att häpna - utan ritningar, materialnormer, värmebehandlingsdata, ja utan toleranstabeller, med bara en hel och ett par havererade motorer att plocka med. Det var en milstolpe. Sverige, personifierat i Gudmundsson, grundlade en goodwill som kom att få stor framtida betydelse. De svenskbyggda Twin Wasp (STWC3) som P&W förklarade stå helt i klass med originalet, blev räddningen för flygplantyperna 17A, 18A och 22.

Leveranserna av STWC3 kunde fullföljas nära nog i samma takt som om vi hade fått licensunderlag.”



STWC3 motorn blev räddningen för B 17...



... och för J22

Det var många fantastiska insatser som gjordes under krigsåren för att så gott det gick stärka Sveriges försvar, inte minst när det gällde flygmateriel. Det helsvenska jaktflygplanet J 22, konstruerat och tillverkat på rekordtid, bl.a. med hjälp av en kader hantverksskickliga, småländska snickare är ett mycket gott exempel på detta.

Ett annat är just kopieringen av TWC3-motorn, som var en fullkomligt häpnadsväckande bedrift. Det handlade inte enbart om att göra en uppmätning av varje enskild komponent och från detta ta fram ett komplett ritningsunderlag, vilket i sig var en tillräcklig utmaning, utan man var dessutom tvungen att göra komplicerade analyser för att fastställa de olika metallegeringarna och vilka värmebehandlingar materialet skulle genomgå för att man skulle kunna tillverka en fungerande och driftsäker motor. Och till råga på allt skulle det dessutom ske under stark tidspress – det gjorde inte bedriften sämre!

- Min far gick bort 1981, och då fick jag ta hand om en ofantlig samling dokument och bilder från hans tid på NOHAB / Flygmotor, säger Gustaf Gudmundssons son, John-Gustaf vid ett möte med Aviatörens redaktör. - När jag gått igenom detta har jag förstått vilken oerhört viktig insats min far gjorde för Sverige, och det är något som inte fått den uppmärksamhet det förtjänar, framhåller John-Gustaf med stort allvar. Jag har därför lagt ner mycket arbete på att sammanställa materialet i förhoppning om att det skall utgöra underlag för en historiskrivning i framtiden där denna insats lyfts fram efter förtjänst. Själv var min far mycket tillbakadragen och ville inte på något sätt framhålla sig själv, påpekar John-Gustaf.

I avvaktan på att den kompletta historien om Gustaf Gudmundsson och hans insatser blir nertecknad har John-Gustaf sammanställt mycket intressanta presentationer i power point-format, som han visar i olika sammanhang, bl.a. för Aviatörens redaktör, som efter det beslutade att skriva denna lilla artikel. För liten är den verkligen om man ser den i ljuset

av hur mycket man skulle kunna skriva om Gustaf Gudmundsson och hans liv som flygmotorexpert, och inte minst om vilket oerhört stort förtroende och good will han hade hos flygmotortillverkare över hela världen – det var öppna dörrar för honom, in i det allra hemligaste, inte minst hos amerikanarna, berättade John-Gustaf med påtaglig stolthet.

En kort resumé: Gustaf Gudmundsson föddes 1911 i Rättvik och växte upp under små omständigheter efter att tidigt ha blivit faderlös. Men Gustaf var begåvad, och efter studentexamen i Falun läste han vid Chalmers i Göteborg. Han tog där civilingenjörsexamen, varpå han 1936 anställdes vid NOHAB Flygmotorfabriker AB i Trollhättan. Efter endast ett år flyttade Gustaf till Malmö där han anställdes vid AB Aerotransport, ABA. När det blev uppenbart, att förhandlingarna med P&W om licenstillverkning av TWC3-motorn ej skulle kunna slutföras fick ABA i juli 1940 i uppdrag att ordna en 2 ½ månads stipendiebaserad studieresa för Gustaf till USA med besök hos ett antal tillverkare av flygmotorer eller annan utrustning plus flera flygbolag.

Syftet beskrevs som att ”Mr Gudmundsson intends mainly to study the latest achievements as to engines for commercial use as well as the technical organisation of air transport enterprises.” Men troligen hade Gustaf i själva verket till uppgift att bygga upp så goda kunskaper som möjligt om just TWC3-motorn för att förbereda för en ev. kopiering av den. Pratt & Whitney var därför med på listan, och besöket där var inplanerat till 14 dagar. Direkt efter hemkomsten från USA anställdes Gustaf återigen på NOHAB och beslutet att kopiera TWC3-motorn togs samtidigt av Flygförvaltningen. Gustaf blev ansvarig för denna uppgift.

Gustaf Gudmundsson blev NOHAB, sedermera Volvo Flygmotor AB trogen under i stort sett hela sin yrkesverksamma tid. 1941 blev han chef för tekniska avdelningen, och 1956 utnämndes han till teknisk direktör. Gustaf pensionerades 1971, 60 år ung och fick då omedelbart konsultuppdrag hos bl.a. den amerikanska flygmotortillverkaren Garret.

Gustaf Gudmundssons insats var inte endast kopplad till kopieringen av TWC3-motorn, han var från 1940 i 30 år ansvarig för all motorutveckling hos Flygmotor. Inte minst den synnerligen framgångsrika konverteringen av den civila jetmotorn P&W JT 8 D till den militära varianten RM8, som kom att användas i Saab 37 Viggen, förtjänar, bland mycket annat, att nämnas.

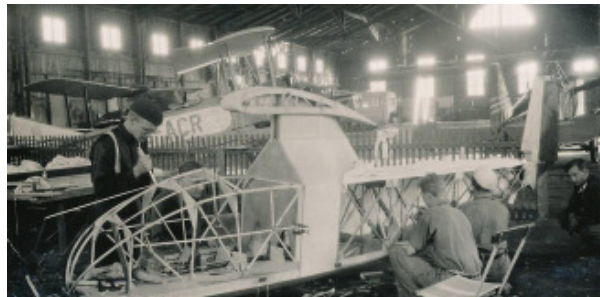
- Min far blev endast 69 år, säger John-Gustaf, och det berodde säkert på att han ständigt arbetade. Han kom i bästa fall hem en stund på kvällen och fick i sig en bit mat, sedan bar det iväg ner till företaget igen. Han vilade sig sällan och vi barn såg honom inte ofta. Att han gick i pension betydde inget, han fortsatte mer eller mindre på samma sätt. Men han trivdes med det, det var hans liv.

Nu finns det en koppling mellan Gustaf Gudmundsson och Göteborg när det gäller sportflyg och byggverksamhet som går via hans tid på Chalmers, och det måste förstås finnas med i den här artikeln för att ”knyta ihop säcken”:

På Chalmers fanns på 30-talet ingen linje för flygteknik. Chefen för Torslanda flygplats, Gösta Andree föreslog då, att man skulle bilda en segelflygklubb för att fånga upp teknologernas flygintresse. På våren 1933 började man därför med att ute vid den Blå Hangaren på Torslanda bygga två ensitsiga segelflygplan av typen Grüne Post – konstruerade av tysken Alexander Lippish, som sålde ritningar och bygglicens. Ekonomiskt bidrag fick man från Kungliga Svenska Aeroklubben i Göteborg. Konstruktionen var helt i trä. Bakkroppen var dukklädd medan framkroppen var täckt med fanér. Flygplanet kunde starta med gummirep, vinsch eller med flygbogsering.



Alla läsare anar väl, att Gustaf Gudmundsson var en av teknologerna som var med och byggde de här två segelflygplanen, som kallades ”Pippi I” och ”Pippi II”. Men någon fortsatt flygverksamhet blev det inte för Gustaf. Han tog aldrig något flygcertifikat, utan satade helt på flygmotorer, och det skall vi säkert vara mycket tacksamma för!



Den här byggverksamheten vid Chalmers ledde f.ö. till att Chalmers Segelflygklubb bildades den 3 november 1933. Efter två namnbyten heter klubben i dag Göteborgs Segelflygklubb och återfinns tillsammans med Göteborgs Veteranflygsällskap och Alingsås Flygklubb på Rödene-fältet i Alingsås!

Gösta Andree ja, han var på sin tid en mycket drivande man i flygfrågor och låg inte bara bakom tillkomsten av Chalmers Segelflygklubb. När Flygförvaltningen inte beställde fler än de första tre bombflygplanen av typ Hawker Hart hos Götaverken bestämde man sig för att lägga ner sin flygplantillverkning. Då föreslog, ja just det, Gösta Andree, att de skulle satsa på sportflygplan, och under en resa i USA på GV:s uppdrag 1938 kom han hem med ett licensavtal för tillverkning av sportflygplanet Rearwin 9000. Det blev flygplanet GV-38, som vi i Göteborgs Veteranflygsällskap har två exemplar av, SE-AHC och SE-AHG.

Men, det är ju en helt annan historia, som Gustaf Gudmundsson inte var inblandad i – får man förmoda, för helt säker skall man inte vara! Vem vet vad som kan komma fram när John-Gustaf fått gå igenom de otaliga lådorna med Gustafs kvarlämnade dokument. Det är verkligen något för en flyghistoriker att bita i!

Text: Ulf Delbro

Foto: Via John-Gustaf Gudmundsson

GV-38 som modellbyggsats

Vår klenod – GV-38:an SE-AHG har tillverkningsnummer 8 (av totalt 14 tillverkade), och registrerades av AB Götaverken den 3 april 1939. Första ägaren av flygplanet blev företaget Göteborgs Aero AB. Därefter bytte maskinen raskt och med korta intervaller ägare, det skedde vart och vartannat år, vilket framgår av luftfartsregistret. Flygplanet fick då sin hemvist i bl.a. Stockholm, Linköping, Eskilstuna, Karlskoga, Västerås och tillbaka till Göteborg där det hamnade 1953. 1954 köptes SE-AHG av välkände Figge Bergman i Göteborg, som samma år sålde det vidare till värmlänningen Stig Olsson i Mangen, ett par mil öster om Arvika.

Och det är just Stig Olsson denna lilla artikel skall handla om. Eller rättare sagt om Stigs son Christer, som numer har efternamnet Hedberg, och som fortfarande bor i hembyn Gullsby i Mangens socken, i ett hus som ligger granne med hans föräldrahem.



Christer Hedberg

- Min pappa var en entusiastisk sportflygare, och han var oerhört förtjust i sin GV-38, det förstod jag när jag växte upp, berättar Christer för Aviatören. Jag är född 1960, och jag var bara 2 år när pappa sålde flygplanet 1962, så jag har ju inte varit med själv när han flög omkring, mer än någon gång när jag fick sitta i

mammas knä i baksits under en flygtur, men det minns jag knappt.

- Men jag minns historierna som pappa och hans kompisar berättade om alla äventyr han var med om med "Helge Gustaf". Han var något av en Biggles uppe i bygden och var en mycket välkänd pilot. Pappa älskade sin GV-38 och var mycket bedrövd över att vara tvungen att sälja maskinen, men det blev för dyrt med underhållet och alla andra kostnader, så till slut blev han tvungen att göra sig av med den.

- Pappa gick bort 1995, och jag fick inte dessförinnan skrivit ner alla historier om hans flygäventyr som jag hört under åren, och det är mycket tråkigt, fortsätter Christer. Jag har planer på att försöka samla hans gamla flygarkompisar till en träff, för att fånga upp deras berättelser innan det är försent, men det har ännu inte blivit av.

- Men jag är modellflygare, och därigenom fick jag impulsen att ta fram en modellbyggsats av en GV-38 för att sälja till modellbyggarentusiaster, och det projektet är jag nu engagerad i. Min tanke var, att ta fram en byggsats i skala 1:3, det vill säga en rejäl modell för RC-flygning, men det kräver ett ritningsunderlag baserat på originalritningarna, förklarar Christer. Och några sådana har jag ännu inte lyckats få tillgång till.

- Jag sökte nuvarande ägaren av SE-AHG, det vill säga Göteborgs Veteranflygsällskap, och fick kontakt med Ralph Duell, som har gett mig mycket god hjälp. Det visade sig, att Veteranflygsällskapet tagit fram ett ritningsunderlag i skala 1:7 för en modellbyggsats, som man sålde. Det var medlemmarna Allan Lilja och Hans Kjellberg, som låg bakom ritningsunderlaget och byggsatsen. Jag tänkte använda ritningarna i skala 1:7 för att ta fram motsvarande i skala 1:3, men det visade sig inte vara möjligt. Det skulle t.ex. inte bli rätt antal spryglar plus flera andra avvikelser, och dessutom går det inte att göra ett s.k. CAD/CAM-program för en datoriserad framställning av komponenterna baserat på ritningar i skala 1:3 där ursprungsritningen är i skala 1:7. Man måste gå andra vägen, det vill säga att utgå från ritningarna i fullskala på flygplanet och därifrån gå ner till skala 1:3.

- Jag söker nu på olika håll efter ritningar i fullskala, och i avvaktan på att jag får tillgång till sådana har jag bestämt mig för att ta fram en byggsats i skala 1:7. Det blir en byggsats med alla komponenter och detaljer färdiga att "bara" bygga samman. Modellen får en rund, fin batteridrivna elmotor med kåpa, som passar bra till just GV-38, som ju har en rund motor med kåpa i originalutförandet. 60-70 procent av alla modellflygplan i dag har elmotor, så det är en beprövad lösning. Planen är att i höst kunna gå ut på marknaden med byggsatserna, och priset kommer troligen att ligga på mellan 4000:- och 5.000:- kronor inklusive allt. Byggsatserna skall även kunna säljas genom Veteranflygsällskapet.

- Fortfarande är min avsikt att ta fram en byggsats i skala 1:3, men det kan jag alltså inte förverkliga förrän jag fått möjlighet att skanna fullskaleritningarna, och när det kan ske är osäkert. Men den modellen av GV-38 blir en rejäl sak, och den skall få en 5-cylindrig, bränsledriven stjärnmotor, precis som originalet. Bara ljudet från en stjärnmotor är en upplevelse, även om den inte är i full storlek!

- Och nu skall jag verkligen göra slag i saken, att samla pappas många vänner och skriva ner

äventyren med "Helge Gustaf", det är ett prioriterat projekt, som ligger mig mycket varmt om hjärtat.

Det låter väldigt trevligt tycker vi i Veteranflygsällskapet, och det blir intressant för Aviatören att följa upp för ett reportage i kommande nummer av tidningen. Men, innan den här trevliga intervjun rundas av vill Christer berätta följande solskenshistoria:

- Inför min 50-årsdag för fyra år sedan tog min hustru i hemlighet kontakt med Göteborgs Veteranflygsällskap för att arrangera en flygtur för mig i SE-AHG. Ralph Duell ställde gladliggen upp, och på min födelsedag for vi i bil söderut. Jag hade inte en aning om vart vi skulle och vad det handlade om, men det visade sig, att målet var flygstråket Backamo utanför Ljungkile. Precis när vi kom fram dök Ralph upp på finalen med "Helge Gustaf" – tävlingen var perfekt och det blev en kolossal trevlig överraskning för mig. Jag fick en mycket fin flygtur tillsammans med Ralph i pappas ögonsten, och det var en mycket känslösamt upplevelse som jag alltid kommer att minnas med glädje och tacksamhet, säger Christer Hedberg avslutningsvis.

Men fortsättning följer förhoppningsvis!

Ulf Delbro



Foto Daniel Karlsson

Jullunchen en trevlig tradition

Lördagen den 7 december 2013 arrangerades traditionsenligt en jullunch för Veteranflygsällskapets medlemmar. Det blev även denna gång en stor succé, att döma av alla positiva reaktioner från många av deltagarna både under och efter lunchen.

Vi hade bokat en lokal där vi varit flera gånger tidigare, nämligen Drottning Kristinas Jaktslott på Otterhällan i Göteborg. Det är ett väldigt trivsamt litet hus, som blev så gott som fullt med närmare 40 glada och trevliga människor, som umgicks vid borden, pratade flyg och njöt av den goda maten.

En ring med 100 lotter såldes snabbt ut av Bengt Edbäck, vilket gav ett välkommet ekonomisk bidrag till Sällskapet, särskilt som vi inte haft några kostnader för att anskaffa priser. Vi hade nämligen fått ett antal mycket förnämliga priser såsom inramade tavlor med flygmotiv, böcker, almanackor, modellbyggsatser m.m. till skänks av generösa givare. Vi vill därför framföra ett mycket varmt tack till Claes Berg, Daniel Karlsson och Anders Nylén för deras fina gåvor - de blev verkligen mycket uppskattade av de glada vinnarna!

Som en uppföljning av föregående års mycket populära inslag var även denna gång en föredragshållare inbjuden. Det var ingen mindre än vår mångåriga medlem Filip Gerhardt, framförallt känd som eminent pilot av Biltemas Mustang, som han gjort strålande fina flyguppvisningar med vid åtskilliga flygdagar runt om i landet. Lagom till kaffet berättade Filip om sin karriär som pilot, från ett "vanligt" A-cert, eller PPL, som det heter numera, och att då ha flygningen som hobby till att nu ha det som yrke – han flyger numera jetflygplanen Falcon7X och Falcon 900 för bolaget Blue Chip Jet, som samägs av AB Volvo och Ericsson. Flygplanen är stationerade på Säve. Dessutom har han alltså ett drömjobb då han flyger Mustangen, ett av andra världskrigets mest effektiva jaktflygplan. Även Sverige hade ett antal Mustangar, som Flygvapnet köpte direkt efter kriget, och som hade beteckningen J 26. Filip ackompanjerade sin spännande berättelse med att visa ett stort antal mycket trevliga bilder från dåtid till nutid. Ett varmt tack till



Bengt Edbäck, Elsi-Marie och Gert Böll



Frans Landerberg, Claes Axelsson och Charles Oscarsson



Marina Berggren, Tommy Bohlin och Bengt Edbäck

Filip för den trevliga och intressanta presentationen!

Denna tidnings redaktör fyllde på med att efter Filips framträdande informera om att en grupp ur GVFS, på uppdrag av Svensk Flyghistorisk Förening lovat att påföljande vecka ställa upp och flytta det lilla ensitsiga flygplanet BHT-1 Beauty från flygmuseet i Västerås till Aeroseum. Mer om detta på annan plats i Aviatören.

Sammantaget var det en jullunch av gammalt fint märke i Veteranflygsällskapet. Ett särskilt tack till Claes Berg, som höll i trådarna, och till de medlemmar som ställde upp och röjde undan efter den glada festen. Dessutom tackar vi alla som deltog för trevlig samvaro! Vi ses igen vid det här årets jullunch!

Ulf Delbro



Byggfonden

Alla ni, som gärna vill ge ett ekonomiskt bidrag direkt riktat till vår byggverksamhet är välkomna att göra detta genom en insättning på den speciella Byggfonden. Att renovera äldre flygplan till luftvärdigt skick, som är Veteranflygsällskapetets grundidé och syfte, kostar nämligen mycket pengar, och bidrag är därför mer än välkomna! Sätt in ditt bidrag på bankgiro 849-8495. Litet som stort, allt är välkommet! Bidraget går exklusivt till byggverksamheten.

Vi tackar nedanstående medlemmar för värdefulla bidrag under tiden november 2013 – april 2014:

Noel Alldritt, Lars Andersson, Arne Bergqvist, Filip Gerhardt, Kurt Klausson, Bengt Olofsson, Hans Slieker, Tonny Tunared

Välkomna till grillkvällar!

Även i år kommer flera grillkvällar att arrangeras i Alingsås, lovar ordföranden Gert Böll. De har alltid vara populära och samlat många deltagare, både bil- och flygburna. Många har nämligen dykt upp luftledes, och det är särskilt trevligt! I skrivande stund finns inga datum fastställda, men det lutar åt att det första tillfället blir sista veckan i maj. Kolla på vår hemsida, där annonserar vi ut så fort datum bestämts.



Årsmötet och GVFS nya styrelse

Tisdagen den 11 februari genomfördes GVFS årsmöte med ett 40-tal deltagare. Även i år var vi på Aeroseum, och mötet inleddes med en gemensam måltid under trevlig samvaro. Inför årsmötet hade styrelseledamöterna Ulf Delbro och Hans Schwartz meddelat att de önskade ställa sina platser till förfogande. Två nya ledamöter blev därför invalda i styrelsen. Efter ett konstituerande möte har GVFS styrelse följande sammansättning:

Ordförande: Gert Böll. Vice ordförande: Erik Tunared. Sekreterare: Andreas Brander (ny). Kassör: Åke Olsson. Ledamöter: Marina Berggren, Kalle Kritz (ny), Eva Widh. Suppleanter: Johan Ahlgren, Kjell Brattfors, Kalle Lockner

Efter årsmötesförhandlingarna fick Ralph Duell tillfälle att informera deltagarna om läget när det gäller byggverksamheten. (Se Ralphs rapport på annan plats i detta nummer av Aviatören).

Även frågan om ett nytt renoveringsobjekt att satsa på när SE-AHC blir klar blev föremål för diskussion bland deltagarna. Ralph visade den tavla som hänger på väggen i vårt utrymme i berget, med bilder på olika tänkbara flygplanstyper, som man kan kasta pil mot för att markera vilken typ man föreslår.



En flygplantyp som finns på tavlan är en Ercoupe, som vi fått förfrågan från Björn Svedfeldt att ta hand om och renovera till luftvärdigt skick, och som vi därefter skulle få disponera under 15 år. Ercoupe är ett noshjuls-försett flygplan, och det var en majoritet av församlingen, som förordade att vi hellre skall satsa på sporrhjul och gärna en dubbeldäckad, öppen maskin. Något tillräckligt stöd för att gå vidare med objektet Ercoupe noterades inte bland årsmötesdeltagarna. Aviatören återkommer i sinom tid till frågan om nytt renoveringsobjekt för GVFS byggverksamhet.

Ulf Delbro

Nytt från Aeroseum

Aviatören fick i början av april en trevlig pratstund med Aeroseums chef Roger Eliasson, som hade många intressanta saker att berätta om.

Men först ett riktigt stort Grattis till Roger, som den 5 april fick motta Svensk Flyghistorisk Förenings fina utmärkelse Söderbergplaketten. Ur motiveringen har vi saxat följande: "Roger Eliasson har under många år lagt ned ett stort arbete på att skapa det världsunika flygmuseet Aeroseum på Säve i Göteborg. Genom sin unika miljö av berghangar från kalla krigets dagar lockar det inte bara flygintresserade men också många företag och turister." "Därmed har flyg-sverige och Göteborg fått ett unikt besöksmål av rang som väl motiverar dig till att motta Söderbergplaketten för förtjänstfulla insatser



inom flyghistorisk verksamhet”.

- Det är fantastiskt och mycket hedrande att få ta emot Sveriges största utmärkelse när det gäller flyghistoria, säger en mycket glad Roger Eliasson när vi gratulerar till plaketten. Men Aerozeum är verkligen inte en one-man show, framhåller han, utan det är väldigt många under resans gång som haft idéer och stöttat projektet – alla anställda och volontärer och inte minst Göteborgs Veteranflygsällskap, som står för en viktig del i innehållet i Aerozeum! Söderbergplaketten ser jag som ett kvitto på att verksamheten nu ligger på en hög nivå i flyghistorie-Sverige.

- Samtidigt är det en utmaning för mig och oss att inte slå oss till ro, utan att fortsätta att utveckla Aerozeum och det tillhörande konceptet. Målet är egentligen att det aldrig skall bli färdigt – vi måste ständigt förändra, förnya och byta ut för att en sådan här anläggning skall förbli attraktiv för både gamla och nya besökare. Och i detta mål har Veteranflygsällskapet en mycket viktig roll då ni bedriver en levande verksamhet med folk som jobbar med flygplanrenovering hos oss, framhåller Roger Eliasson.

Detta mycket positiva budskap tar vi i GVFS givetvis till oss.

Hur ser då planerna för den närmaste tiden ut för Aerozeum? Vi ber Roger att berätta:

- Först och främst är vi nu i slutskedet med att sammanställa allt underlag till Transportstyrelsen för att få operations- och flygtillstånd för en av våra Hkp 4, en Vertol Kawasaki med individnummer 70. Dokumenten skall faktiskt skickas i väg i dagarna, och om allt går som vi hoppas och tror, så skall helikoptern kunna flygas i slutet av maj.

Hkp 4:an blir stommen i den återuppståndna 2:a Helikopterdivisionen på Säve, nu i Aerozeums regi och under ledning av Jan Ljungholm, som var den siste chefen för den ”riktiga” Helikopterdivisionen på Säve, innan den lades ner 2006.



Radarparet Jan Ljungholm och Roger Eliasson



Hkp 4. Foto Daniel Karlsson

- Utöver detta jobbar vi intensivt med våra simulatorprojekt. Nu i vår räknar vi med att simulatören för trafikflygplanet Airbus A 300 skall bli klar. Den byggs ihop med 6 studenter från Chalmers, som har detta som ett kandidatarbete. Lite senare i år skall vår unika, handikappanpassade Viggen-simulator, HAS 37 Viggen, invigas. Våra duktiga volontärer har med stöttning av ett flertal olika leverantörer gjort det gigantiska arbetet med att såga ut, rensa och tömma framkroppen för att man skall kunna ta sig in med en rullstol och ”flyga”. Flygplanet är en gåva till Aerozeum av Försvarsmakten som även ställt upp med mycket värdefulla råd till oss.

- En helikoptersimulator för en Hkp 6, Jet Ranger skall bli klar runt jultid, och då har Aerozeum sammanlagt sju simulatorer – Airbus 300, HAS 37 Viggen, Piper Comanche, Sk 61 Bulldog, två Saab 37 Viggen och så Hkp 6:an – det antalet simulatorer är det nog inte många i flygmuseisverige som har !

- På evenemangssidan är det framförallt Barnens Flyghelg den 14-15 juni som har klar flyganknytning. Då skall Veteranflygsällskapet få stor plats att visa upp sig på, och förutom era flygplan blir det uppvisning med Sk 16, Paramotor, EAA-biplan/hemmabygge plus att flygklubbarna och Svensk Pilotutbildning visar upp sin verksamhet. Det blir f.ö. väldigt många trevliga aktiviteter för barn och barnfamiljer.

- Vi lägger också ner mycket arbete på vårt projekt att under 2015 få Aerozeum klassat som ett Science Center. Tillsammans med två projektanställda pedagoger och tre referensskolor tar vi fram ett program för att kunna erbjuda skolor olika aktiviteter inom de naturvetenskapliga ämnena matematik, fysik och teknik samt historia. Även här har Veteranflygsällskapet verksamhet en viktig roll. Som ett Science Center har man möjlighet att få ekonomiska bidrag från kommunen, regionen och Skolverket, vilket är oerhört viktigt.

Vad har ni mer på gång Roger, undrar Aviatören?

- Jo, en mycket intressant och trevlig nyhet är, att en av de verkligt få specialiserade flygboksantikvariater i landet nu flyttar in på Aerozeum. Flygbokhandlare Claes Berg har nämligen beslutat sig för att lägga ner sin "Aviation Bookshop" på Fabriksgatan i Göteborg, och har då överenskommit med oss att Aerozeum övertar verksamheten i sin helhet. Hela lagret av böcker, sammanlagt 1,5 ton (!) har nu flyttats till Aerozeum, vilket var ett rejält dagsverke för ett antal av våra volontärer.

- Det här är jättespännande, säger Roger Eliassons medarbetare Lena Tybrandt-Strand. Samtidigt som en epok tar slut inne på Fabriksgatan tar en ny vid här på Aerozeum genom att vi nu kan erbjuda ett av Sveriges största sortiment av antikvarisk flyglitteratur både i vår shop i Aerozeum och på nätet. På detta sätt höjer vi kvalitén på Aerozeum när det gäller flyghistoria och flygkultur. Vi är väldigt glada att Claes Berg under en övergångstid kommer att bistå oss med utbildning av vår personal och att hjälpa till med att få konceptet

med flyglitteratur på Aerozeum så kundanpassat och attraktivt som möjligt för våra besökare. Dessutom är Claes Berg sedan flera år medlem i Aerozeums Flyghistoriska Råd, så vi har redan ett mycket gott samarbete med Claes och har stor glädje och nytta av hans eminenta kunskaper om svensk flyghistoria.

F.ö. berättar Roger, att renoveringsarbetet med Do 27:an (Tp 53 i FV) pågår under ledning av Kalle Kritz och Christian Lönn. Alla instruktionsböckerna för flygplantypen har Aerozeum fått tillgång till med hjälp av Flygvapenmuseum, men fortfarande saknas den s.k. SKI, dvs Särskild Klargöringsinstruktion, och en sådan söker man efter på olika håll. Skulle någon av Aviatörens läsare möjligen ha ett ex liggande, så skulle den bli mycket välkommen hos Aerozeum!

Även en nödvändig renovering av bromsarna på den klassiska Safiren, SE-AUR, är nu långt om länge på gång, och då kommer även den att åter bli luftvärdig.

Har du ett slutord Roger, som avrundning av denna intervju?

- Ja, då vill jag väldigt gärna framföra, att jag ser stora möjligheter för framtiden i vårt samarbete med Veteranflygsällskapet. Detta är redan i dag mycket fruktbart, och det skall vi bygga vidare på och finslipa så att det om möjligt blir ännu bättre, säger Roger Eliasson, och det låter som mycket fin musik för oss i GVFS!

Ulf Delbro



Flygdagar 2014 *

11-15 maj	Kjeller, Norge	Flygdag
24 maj	Håtunaholm, Sigtuna	Veteranflygträff
25 maj	Västerås Flygmuseum	Roll out
1 juni	F 17 70 år	FV flygdag
7 juni	Eskilstuna, Kjula	EAA huvud-fly in
14 juni	Skå-Edeby	Veteranflygdag
22 juni	Karup, Danmark	Danish Air Show
28 juni	Eslöv flygfest	Fly in
12 juli	Ljungbyhed	Fly'n ride
18-19 juli	Falkenberg	Wheels and Wings
23-30 juli	Hedlanda flygplats	Classic Aircraft Meeting
1 augusti	Feringe	AOPA Fly in
2-3 augusti	Visingsö	Fly in
7 augusti	Stauning, Danmark	KZ Rally & Stauning Air Show
9 augusti	Ljungbyhed	Fly'n ride
9-10 augusti	Siljansnäs	Kraftstjärtsvängen Fly in
16-17 augusti	Skövde flygplats 30 år	Flyg- och motordagar
17 augusti	Landskrona	Vallåkraträffen
23 augusti	Strömstad	Wheels and wings
24 augusti	Kristianstad	Air Show
24 augusti	Eskilstuna Ekeby	Veterandag
30 augusti	Kalmar	30 år som civil flygplats
30 augusti	F7 Såtenäs	Flottiljens dag
31 augusti	Skavsta, Nyköping	Flygdag
13 september	Ljungbyhed	Fly'n ride

* Uppgifterna i kalendariet kan komma att ändras. Kolla därför alltid inför ett ev. besök.



SFF-programmet

Svensk Flyghistorisk Förening

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

Plats: Mötesplats Göteborg, S:a Allégatan 1 B

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

Torsd. 2 oktober.: Generalmajor Bert Stenfeldt berättar om "Glimtar om Flygvapnet under det Kalla Kriget".

Torsd. 6 november: Lennart Sindahl, vice vd vid försvarskoncernen Saab berättar om "Dagsläget och framtiden för Saab".

December: Datum och program ej fastställt. Annonseras ut på SFF:s hemsida, www.flyghistoria.org

SFF:s nya informationsfilm finns nerladdningsbar från SFF:s hemsida och kan även ses på Facebook, Youtube och SFF:s Forum.

Välkommen som medlem i SFF! Info om medlemsförmåner och vårt fina välkomstpaket finner du på hemsidan. www.flyghistoria.org

Du som redan är medlem i SFF: Värva nya medlemmar och få fina premier. Läs om detta på hemsidan.

Upprop om medlemmar, sponsorer och bidragsgivare

Som alla säkert förstår, så kostar det mycket pengar att renovera veteranflygplan, och att hålla dem i luftvärdigt skick så att de kan flygas och inte minst visas upp på flygdagar och andra evenemang. Intäkterna från medlemsavgifter är förstås mycket viktiga, och därför försöker vi värva nya medlemmar närhelst sådana möjligheter yppar sig. Men vi behöver även stärka upp GVFS ekonomi med bidrag från sponsorer och med olika kommunala bidrag, och vi söker därför med ljus och lykta efter sådana möjliga intäktskällor.

Du som redan är medlem kan bidra till våra ansträngningar genom att värva nya medlemmar. Har du tips på tänkbara sponsorer och/eller vilka bidrag som går att söka, så vore det mycket värdefullt om du hör av dig. Kontakta gärna GVFS ordförande Gert Böll: gertboll@telia.com. Mobiltelefon: 0708-90 56 25. Alla tips mottas med tacksamhet!

Vi lägger även ner mycket arbete på att värva nya piloter till GVFS, vilket är nödvändigt för att få upp flygtidsuttaget och att därmed få en god ekonomi. Att "flyga sporre" med veteranflygplan ger en helt ny dimension till flygandet, det kan alla vittna om, och det är ett av våra värningsargument. Vi erbjuder dessutom möjlighet att flyga till en kostnad som är klart lägre än vad man får betala i "storklubbarna". Många tycker helt enkelt att det blir för dyrt att syssla med privatflyg, och, i stället för att de då helt lägger av erbjuder vi en intressant möjlighet.

Även här kan du som medlem göra en värdefull insats – tipsa pilotvänner om möjligheten att börja flyga hos oss, varje ny pilot är guld värd! Kontakta Gert Böll även om detta. Du kan även gå in på vår hemsida: www.gvfs.se och ladda ner vår informationsfolder.

Ulf D.

