



Aviatören

Nr 96 april 2015



Aviatören**nummer 1 2015 utgåva 96**

Medlemsorgan för Göteborgs Veteranflygsällskap.

Redaktör: Ulf Delbro

udelbro@gmail.com

Ansvarig utgivare: Gert Böll

gertboll1@gmail.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

Foto Daniel Karlsson

Ordförandens hörna

Bästa medlemmar i Göteborgs Veteranflygsällskap Vintern är på upphällningen när detta skrivs, just nu skiner solen från en klarblå himmel och känslan av en ny flygsäsong i våra fina gamla flygplan är påtaglig. Faktum är att några av oss piloter redan flugit vår Lill-cub Bella ett par timmar sen nyår, så det känns helt rätt

att vi tog beslutet att låta henne stå kvar i Alingsås över vintern. Tyvärr var ju vädret i slutet på 2014 och början på 2015 inte speciellt lämpat för flygning men vi kommer definitivt igång väldigt tidigt med flygandet i år och det bådars gott för flygtidsuttaget under 2015.

Naturligtvis hoppas jag att våra piloter tar chansen att komma i luften snarast möjligt.

I berget är det full aktivitet, varje tisdag träffas bygggruppen och jobbar med alla projekt som vi har igång, första prioritet är GV-38 SE-AHC som börjar närma sig en första flygning. Det är många småprylar som måste tillverkas och som med alla stora projekt är det dom sista detaljerna som tar tid. Men det är snart dags att ta upp en komplett flygmaskin i friska luften för dom sista timmarnas motorkörning och injustering av allt som hör ihop med detta. Vi har även börjat undersöka Cirrusmotorn i KZ III SE-AMA och det ser ut som att det bara behövs en toppöversyn, möjligtvis måste vi köpa nya kolvar men eventuellt räcker det med nya kolvringar och rengöring av ventiler och dyligt innan vi får henne flygvärdig igen. Gunilla och Jan är igång med en vinteröversyn av SE-AHG, det blir nytt plexiglas i framruta och tak, så sikten blir kanon när hon kommer tillbaka till



Alingsås för sommarens övningar.

Vi har ett par nya piloter som blivit väl förtrodda med Bella och det är nog dags att låta dom få nöjet att flyga

in sig på GV-38 under sommaren, ett flygplan som blivit min favorit sen jag började flyga denna fina dam. Hon är en trevlig bekantskap, med lite egenheter som hos alla äldre men efter ett par timmar känns det bara fint att få framföra detta unika flygplan i lufthavet. När sedan SE-AHC kommer i luften ska det naturligtvis tränas på att flyga båda våra GV-38 i rote inför kommande flygdagar, det blir en unik syn då dessa är dom två enda flygande exemplaren i världen när allt är klart och det kommer helt säkert att bli en uppskattad syn på Fly-in och flyguppvisningar framöver.

Sedan förra numret av Aviatören har vi haft tillfälle att samlas runt den traditionella jullunchen som i år blev i en ny lokal, nämligen hos Idrottens Bingo på Kungsgatan. Denna lokal var som klippt och skuren för GVFS, den var rymlig, låg centralt och personalen var väldigt trevlig och tillmötesgående, så jag har redan bokat upp oss för den kommande jullunchen i december. Vi var ett fyrtiotal personer som samlade oss runt julbordet och efter lottdragning och vinstutdelning var det dags för vår inbjudna gästtalare som var den norsk-holländska flyghistorikern Rob Mulder som åkte från Oslo för att berätta om Oslos tidigare primärflygplats Fornebu. Ett

mycket intressant föredrag och Rob fick med sig ett par flaskor vin och en applåd i bagaget. Jag vill passa på att även tacka våra vänliga sponsorer av lotterivinsterna, ingen nämnd men ingen glömd. Er generositet med böcker, almanackor, tavlor, flygfilmer m.m. är mycket uppskattad och värdefull för Sällskapet! Stort tack! GVFS deltog under vecka 8 2015 i utställningen "Hela Sverige flyger" i Nordstan, där ideella föreningar och klubbar i Västsverige får visa upp sig inom hobbyflygandet. Det handlar om motorflyg, segelflyg, ballongflygning, modellflyg, hängglidare och naturligtvis veteranflyg där GVFS ställde ut. Tyvärr har vi haft svårt att få frivilliga till att ställa upp så det blev ett par-tre personer som fick ställa upp från onsdag till söndag. Jag efterlyser frivilliga till våra uppdrag under året och jag hoppas att många anmäler sig när jag skickar ut inbjudan att vara representant för föreningen på kommande evenemang.

Vi kommer i styrelsen att som tidigare aktivt leta efter nya medlemmar till GVFS, väldigt gärna aktiva piloter och jag har just nu en handfull intresserade piloter som jag ska övertala att komma med oss i det flygande gänget, det är fortfarande lika roligt att se en novis efter första passet i ett veteranflygplan, man möts alltid ett stort smil efter landningen.

Nu väntar jag på lite varmt och skönt vårväder och naturligtvis på den kommande säsongens grillkvällar, så håll uppsikt på vår hemsida www.gvfs.se och framför allt vår Facebooksida där vi uppdaterar oss hela tiden.

Med vår-hälsningar

Gert Böll

Ordförande i GVFS

Foto: Daniel Karlsson och Ulf Delbro

Efter en i alla fall stundtals varm och solig påsk, är det bara att konstatera att Alingsås flygfält åter vaknat till liv med flertalet segelflygstarter, inflygningar på Alingsås flygklubbs Diamond och stjärtsvingar med vår Bella. Likt Måthen Gås som "städse blickar mot söder" i vår klubbstuga, blickar glada aviatörer på fältet fram mot en något tryggare tillvaro, då arrendet med kommunen denna gång blivit förlängt med tre och ett halvt år, istället för ett. Dock ej de tio år vi hade hoppats på, men väl en förbättring.

Måthen Gås, ja han stavar faktiskt så, förärades oss av Skånes Veteranflygförening efter deras besök hos oss i Aerozeum i vintras. Nu står han i fönstret i klubbstugan och tittar hemåt, alternativt på sina kompisar utanför. Efter påbörjad inventering av vår anläggning på flygfältet kan jag konstatera att det finns mängder av prylar och bråte som inte har där att göra, både i våra lokaler och runt omkring på fältet. Det är kanske hög tid att göra en utrensning? Om någon medlem vet med sig att denne har saker ståendes, föreslår jag att dessa tas om hand om, så de inte riskerar att slängas.

Erik Tunared



Flygfältsnytt



Foto Daniel Karlsson

Rapport från byggruppen

Rapporterna från byggruppen har hittills handlat om tekniska framsteg och liknande. Vid en titt i backspegeln kan vi glädjas åt att vi har många år av bra flyt bakom oss. Detta med en organisation som till 100 % bygger på frivillighet - eller annorlunda uttryckt; på trevlig samvaro och glädje.

Dagens rapport är annorlunda. På samvaron och glädjen är det inget fel, men effektiviteten har minskat de senaste månaderna. Tyvärr av naturliga skäl; den höga medelåldern. Vi gamle tar inte längre och längre arbetspass om man säger så med åren, och har oftare naturliga skäl till frånvaro.

Utöver detta har vi i vinter haft oflyt i logistiken. En kombination av bristande intern disciplin, knutet till ovannämnda, mig själv inbegripen. Vi har också haft för mycket tålamod med en långsam leverantör. Kommer beställda delar en tisdag för sent ryker en hel arbetsvecka. Det har periodvis varit veckors väntetid, innebärande sparlågefart på jobben.



Önskemålet om att få fart på AMAn var naturligtvis ett jätteroligt sådant, men vem skulle göra det? Vår medlem Rune Sjöland var och är den självskrivne för motorjobb. Tyvärr blev det vårvinter innan han hade möjlighet att sätta igång. Totalt behövs säg 2,5 personer för bara motorjobbet, med tillhörande "logistik". Med oförändrat antal mantimmar blir följden naturligtvis att andra jobb blir lidande. Så är det nu. AHC lider.



Rune Sjöland mäter cylinderdiametern



Rune och Rolf jobbar med en cylinder

Dock, sedan en tid jobbar Rune och Rolf så mycket de orkar med motorn. För att inte bli störda jobbar de bakom en avskärmande ridå. Strax innan hemgång informerar de gänget om vad de gjort. Föredömligt. Så här i halvlek vågar sägas att motorn är i bra skick. Allt är inte uppmätt ännu, så osvuret är bäst. Tidsmässigt hänger mycket på hur inköpen löper. Dessutom skall flygplanet ses över.

AHC borde ha varit färdig för taxningsprov vid det här laget, men så är inte fallet. T.ex. saknas en enda kontakt och ett fäste för radion, men att Sven-Åke, med två nyopererade höftleder och dito kryckor skulle krypa in under instrumentbrädan är inte att tänka på. Ett exempel på nämnda ålder- och bemanningsproblem. Förutom detta påverkas vi på ett undermedvetet sätt till att ta det lugnt. Vi behöver inte jäkta fram det lilla som är kvar. Kärran kommer inte utan mycket stort besvär och skaderisk upp ur berget innan Aerozeum har åtgärdat sina portar. Men visst går det framåt. Bl. a. har dynorna, som representerar sista jobbet provmonterats. Den är "nästanfärdig"- för vidare motortester och taxningsprov.

Så långt en tillbakablick. Vi har trots läget tagit ett mastodontbeslut för framtiden. Vi har beslutat oss för att gå igång med istandsättningen av nästa GV38. Mycket tack vare att byggruppen har tre nya besättningsmedlemmar. (Mer om dem nedan). Tre otåliga medlemmar som mest av allt vill komma igång med riktiga flygjobb. Kruxet är att, förutom hos ett par överlevare i Sällskapet, saknas det erfarenhet i gruppen av att jobba med trä- och sömnad, i veteranflygplan. För att råda bot har vi därför planerat en lim- och träkurs. Duktungskurs följer. Kursledare Torbjörn Olsson från Älleberg har inspekterat objektet och offererar en skraddarsydd kurs i mitten av april. Otåligheten hänger i luften.

GV:n det handlar om är ett grundrenoveringsobjekt. Många medlemmar känner den som skelettet som under några år inbringade hyra hängandes i taket hos firma Caran, i en f.d. Götaverkslokal. Vi har haft den i vår ägo sedan hedenhös. Det är verkligen dags att göra den fin och luftvärdig.

Pendeln svänger. I somras hade vi för lite att göra. Det gick så långt att vi övervägde ett avsteg från GVFS princip, nämligen att enbart jobba med renoveringen av egna flygplan. Vi hade fått en förfrågan från Björn Svedfelt om att iståndsätta en av Svedino-samlingens Ercoupe 415 D.

Nu, i skrivande stund får jag meddelandet att ett avtal är undertecknat. Objektets alla delar skall hämtas under april månad. Plats är förberett hos Aerozeum. Upplägget med Björn Svedfelt är ekonomiskt mycket generöst. Vi får disponera Ercoupen i 15 år. Det gäller att jobba snabbt, så det blir mycken tid över för att flyga planet.

Det har varit delade meningar om projektet på grund av flygplantypen som sådan. På pilkastningstavlan i Berget, där alla medlemmar under lekfulla former har kunnat välja sitt drömflygplan, lämpade för GVFS, har Ercoupe 1(!) träff, av 79. Som jämförelse; den mest populära typen har 21 träffar. Vi har inte gett upp hoppet att till slut få tag i en 21-taggare, men för det behöver vi administrativ hjälp av styrelsen.

Men inget ont om Ercoupe. Ett historiskt intressant flygplan. Helmetall, vackert och mycket modernt för sin tid - 30-talet! "Vårt" ex är tillverkat 1947. Affärsidén var att tillverka och sälja marknadens säkraste flygplan. Alla skulle kunna flyga det. En ratt, som man lättar med från marken, stiger, svänger och sjunker med. Inga pedaler. Nästan enklare än att köra bil - och spinnspöket var eliminerat.

Styrelsen räknar med att Ercoupen skall locka nya piloter från gängse oinspirerande noshjulsflygning via ovanlig noshjulsflygning till sporrhjulsglädjen hos GVFS. Vi håller tummarna. För oss i byggruppen blir jobbet onekligen intressant.

Dags att välkomna våra nya medarbetare. Fina människor som passar in i gruppen. Alla trivs med alla. Inställningen är den rätta. Den samlade kunskapen är mångsidig och stor.

Thomas Ohlsson har varit med oss sedan sensommaren. Som arbetssökande har han kunnat slita sig och har därför deltagit i jobbet under vår vanliga arbetstid i Berget. Thomas har både teoretisk och praktisk erfarenhet från Volvo lastvagnars motorutveckling. Han har tänt på idén att eventuellt dra igång en kvällsgrupp, precis så som GVFS jobbade i begynnelsen. Med så många objekt som vi har framför oss skulle det fungera alldeles utmärkt. Tänk om vi kunde få några flygande medlemmar med på det tåget! Thomas blev påpassligt invald som suppleant i styrelsen, vilket vi är glada för. Han blir en viktig länk i Sällskapet. Upprepar mitt mantra: Vi är EN klubb. Han har nytt jobb på gång. Det återstår alltså att se hur frekvent han kan dyka upp.

Håkan Ottosson besökte Aerozeum och fastnade storögt utanför kättingen vid vår arbetsplats. Lars-Ewert

Lindström, kallad Lasse fick den goda idén att snabbt lyfta densamma, kättingen alltså och bjuda in Håkan till oss. På den vägen är det. Håkan tycker att vi är ett trevligt gäng. Som tidigare resemontör har han hållit liv i grävmaskiner och truckar med allt vad det innebär. I 20 år har han på sin fritid gjort det samma med en föreningsägd bondgård, d.v.s. byggt till och om och underhållit. En äkta mångsysslare. Håkan har redan bevisat att han hugger tag i vad som helst, men helst av allt vill han skriva. Det har han framhävt många gånger. Han har också uppriktigt sagt att det händer för lite. Inte därför att vi pratar för mycket. Nej, han har (haft) rätt. Jobbtilldelningen har varit begränsad. Med allt som vi har framför oss blir förhoppningsvis även Håkan nöjd.



Glade, alltid glade Håkan Ottosson

Tomas Odhäll är flygintresserad sedan ungdomen. Att då och då få följa med en äldre kamrat att flyga MFI-9 manifesterade det hela. Även Tomas har, som de flesta friherrarna med sig mycken och varierande kunskap, som kommer byggruppen tillgodo. I Tomas fall både ingenjör- och juridikkunskap. Under några år arbetade han som meteorologassistent på Torslanda, på armlängds avstånd från trafikledarna. Helrätt miljö för en flygintresserad. Tomas har berättat att han kutade ut på Meteos altan för att höra ljudet av Douglas Skyraider, när de drog på. Kanske var det Safiren Urban Rudolf, en annan torslandaikon, som lockade Tomas till GVFS? Han sökte nämligen upp oss efter ett studiebesök hos Aerozeum.

Tomas vill gärna bl. a. ta sig an dokumentationsgöret i byggruppen. Lasse, Lindström, som skött dagbok och annat föredömligt och undertecknad, som assisterat protesterar inte. Tvärtom. Tomas känns som rätt man på rätt plats.

Vi kämpar vidare med att värva medlemmar, krasst uttryckt efterkommare. Placeringen hos Aerozeum spelar därvid stor roll. Det verkar som att alla flygintresserade skall ta den omvägen.

Att gå igång med GV nummer tre har varit en plan sedan många år. Det nya är Ercoupen. Vi kallar det ett mellanprojekt. (Från början sa´ vi kortprojekt, men det vågar jag inte lova). För vissa är projektet en viktig trivselhöjare. En annan anledning till den stora jobbpaletten är att ha jobb åt alla. Sedan en tid är vi ca åtta/nio man som dyker upp på tisdagarna. Med olika projekt

kan alla hitta uppgifter man trivs med. På ett naturligt vis bildas grupper efter handlag och personkemi. Resultat; ökad trivsel och effektivitet.

Klarar vi allt som skall göras? Två nya renoveringsobjekt, plus det vi håller på med. En rimlig fråga. Särskilt när vi å andra sidan pratar om sjunkande effektivitet. Visst, det är en utmaning, men vi tror oss ha den ineffektiva perioden bakom oss.

Kortsiktigt är det bästa av allt med den kommande jobbpaletten det faktum att vi äntligen bestämt oss. Inget mer tjafs. Full fokus på det vi skall göra. Långsiktigt är det bästa att vi inte har någon tidspress på oss, vad själva byggandet beträffar. (Undantaget AMAn, med tidsplan, har omförhandlats. Vi kan jobba vidare i vår takt).

Avslutningsvis: GVFS har sina fyra ben; att renovera veteranflygplan, att flyga dem, att få flyghistoria, med fokus på rekreativ flygning samt samkväm med tillhörande trivsel. Det sista tål att upprepas. Byggruppen existerar tack vare trivsel på jobbet. Läs och häpna; leverans är en biprodukt.

För byggruppen
Ralph Duell (Text och foto)

Ercoupe - nytt projekt för GVFS

- Det här blir kanon, säger Björn Svedfeldt, när Aviatören hälsar på nere i Ugglarp för att få en pratstund om vårt nya renoveringsprojekt, dvs Björns tvåsitsiga Ercoupe 415-D från 1947 med en 75 hp Continental-motor.

- Det var min pappa, Lennart "Svedino" Svedfelt som köpte planet i början av 60-talet och flög med det ett antal år, och nu har det stått på vårt museum, Svedinos Bil- och Flygmuseum, sedan början av 70-talet, fortsätter Björn. Men sådana här veteranflygplan skall helst hållas flygande, det är absolut det trevligaste. Därför är det jättebra, att Göteborgs Veteranflygsällskap nu tar hand om flygplanet och sätter det i luftvärdigt skick, själv har jag inga personella resurser för ett sådant



Gert Böll och Björn Svedfeldt är nöjda med avtalet



projekt, säger en mycket nöjd och glad Björn Svedfeldt. Avtalet som nyligen tecknats mellan GVFS och Björn Svedfeldt innebär i stora drag, att vi åtar oss att renovera flygplanet och göra det flygbart. Kostnaderna för detta, som t.ex. kan handla om anskaffning av reservdelar, täcks av Björn upp till ett visst överenskommet belopp. GVFS får disponera flygplanet hyresfritt under 15 år med möjlighet till förlängning.

- Vi är väldigt glada över att nu få ett intressant, nytt renoveringsobjekt för vår byggrupp att hugga tag i, och dessutom får vi ett mycket trevligt flygplan som vi så småningom skall kunna erbjuda våra piloter att roa sig med, säger GVFS ordförande Gert Böll mycket entusiastiskt.

Och det är inget sportflygplan vilket som helst, som det handlar om. Ercoupe var när det lanserades i USA i början av 40-talet en konstruktionsmässig revolution. Att flygplanet var försett med noshjul var bara det en nymodighet, men det som gjorde det verkligt unikt var själva styranordningen - det finns nämligen inga sidoroderpedaler i maskinen! Genom en mycket finurlig teknisk lösning är skev- och sidoroder sammankopplade, så man styr enbart med ratten!

Flygplantypen blev härigenom kolossalt lättfluget och dessutom säkert. Det amerikanska Luftfartsverket, CAA (Civil Aeronautics Administration) konstaterade i sin certifiering, att Ercoupe var "characteristically incapable of spinning", och man införde dessutom en helt ny kategori flygcertifikat att gälla för de piloter som var utbildade på flygplan utan roderpedaler.

Flygplanetets konstruktör, Fred Weick anställdes 1936 som chefskonstruktör vid företaget ERCO - Engineering and Research Corporation i Washington D.C. Weicks och ERCOs målsättning var att konstruera ett flygplan som förenklade flygandet, så att praktiskt taget vem som helst skulle kunna lära sig flyga. Samtidigt skulle maskinen erbjuda hög säkerhet. Fred Weick och hans team lyckades mycket väl med uppgiften. Tack vare att flygplanet kan kontrolleras enbart med ratten har t.o.m. en mycket flygintresserad ung dam vid namn Jessica Cox, som är född utan armar kunnat lära sig flyga enbart med fötterna och få ett flygcertifikat - Jessica, som är född 1983 i Arizona är den första piloten i världen utan armar!

Efterfrågan direkt efter kriget på ERCOs revolutionerande konstruktion, nu benämnd Ercoupe 415-C med en 65 hp Continental-motor var lysande. Fabriken körde tidvis 3-skift och spottade när produktionen var som högst ut 34 Ercoupe om dagen!

1947 kom en ny version benämnd Ercoupe 415-D med en 75 hp Continental-motor, och det är alltså denna version, som Björn Svedfeldt nu lämnar i GVFS vård. Men i slutet av 40-talet vek marknaden för sport- och privatflygplan. ERCO sålde då av verksamheten till företaget Sanders Aviation som under viss tid fortsatte produktionen. Sammanlagt har mer än 5.000 Ercoupe tillverkats av ERCO och Sanders. Några av dem användes f.ö. under kriget av det amerikanska flygvapnet! 1974 övertogs typcertifikatet för Ercoupe av företaget Univair Aircraft Corporation. Några flygplan av typen har Univair inte byggt, men man producerar reservdelar och erbjuder teknisk assistans till Ercoupe-ägare runt om i världen. - Några problem att få reservdelar kommer det därför inte att bli, försäkrar Björn Svedfeldt. I reklamen uppgavs att Ercoupe var så enkel att flyga, att en elev kunde gå EK, dvs flyga ensam efter blott 3 1/2 - 4 timmars flygning med en instruktör. Att det verkligen var så kan legendariske flygläraren och GVFS hedersmedlem Kurt Klausson bekräfta vid ett samtal vi hade nyligen.

- Jag skolade många elever på Ercoupe, det var en mycket lättflugen maskin som inte hade några farliga egenskaper, den var mycket förlåtande förklarar Kurt. Och reklamen var helt rätt, fortsätter han. Jag minns mycket väl när en tidningsreporter skulle skriva ett reportage om hur lätt det var att lära sig flyga just på Ercoupe. Han hade aldrig suttit bakom spakarna på ett flygplan förut, han var helt novis. Vi började på morgonen att öva start och landning på bana 04 på Torslanda och på eftermiddagen fick han ta över och flyga ensam! Så kunde det gå när man skolade med Ercoupe, minns Kurt.

- Luftfartsverkets direktiv var, att eleverna skulle flyga med instruktör i 10 timmar, och därefter kunna flyga utan instruktör, dvs ensamma. Men, om man skolade med Ercoupe, så ändrades direktiven så att eleven fick flyga EK, dvs "ensamkommando" mycket tidigare.

- Det sägs, att golvet framför de obefintliga pedalerna i Ercoupe förstärktes för att piloter som var vana vid sidororderpedaler trampade kraftigt i golvet innan de vant sig vid att enbart flyga med ratten, skrattar Kurt. Men det kanske är en skröna, tillägger han.

- Men det finns konverteringssatser med pedalställ att tillgå om man vill bygga om flygplanet till ett konventionellt styrsystem. Den lösningen är fullt möjlig, om man så skulle vilja, förklarar Björn Svedfeldt.

Det har funnits åtskilliga Ercoupe i Sverige, och fortfarande finns något eller några flygande. Ett av dem, SE-BFX, finns i Strömsund i Jämtland och ägs av Sven-Erik Pira, tipsar Björn Svedfeldt om. Sven-Erik är en verklig fantast som flugit Ercoupe i 30-40 år vid det här laget, och som säkert gärna delar med sig av tips och erfarenheter till Veteranflygsällskapet, säger Björn.

I flygjournalisten Harald Millgårds klassiska bok "Sportflyg" från 1947 finns ett par röntgenbilder på Ercoupe, som förklarar flygplanets uppbyggnad och styrsystem. De kan vara intressanta för Aviatörens läsare att ta del av, så håll tillgodo.

Vi kommer självklart att löpande rapportera i Aviatören om projektets utveckling framöver.

Text och foto: Ulf Delbro. Foto: Björn Svedfeldt och Gert Böll



Lasse Lindström ger tummen upp för Ercoupe

When you drive a car, you have to coordinate footwork and handwork.

When you fly your ERCOUBE, your hand  on the wheel is enough.

There's no footwork in the spin-proof  the world's safest plane.

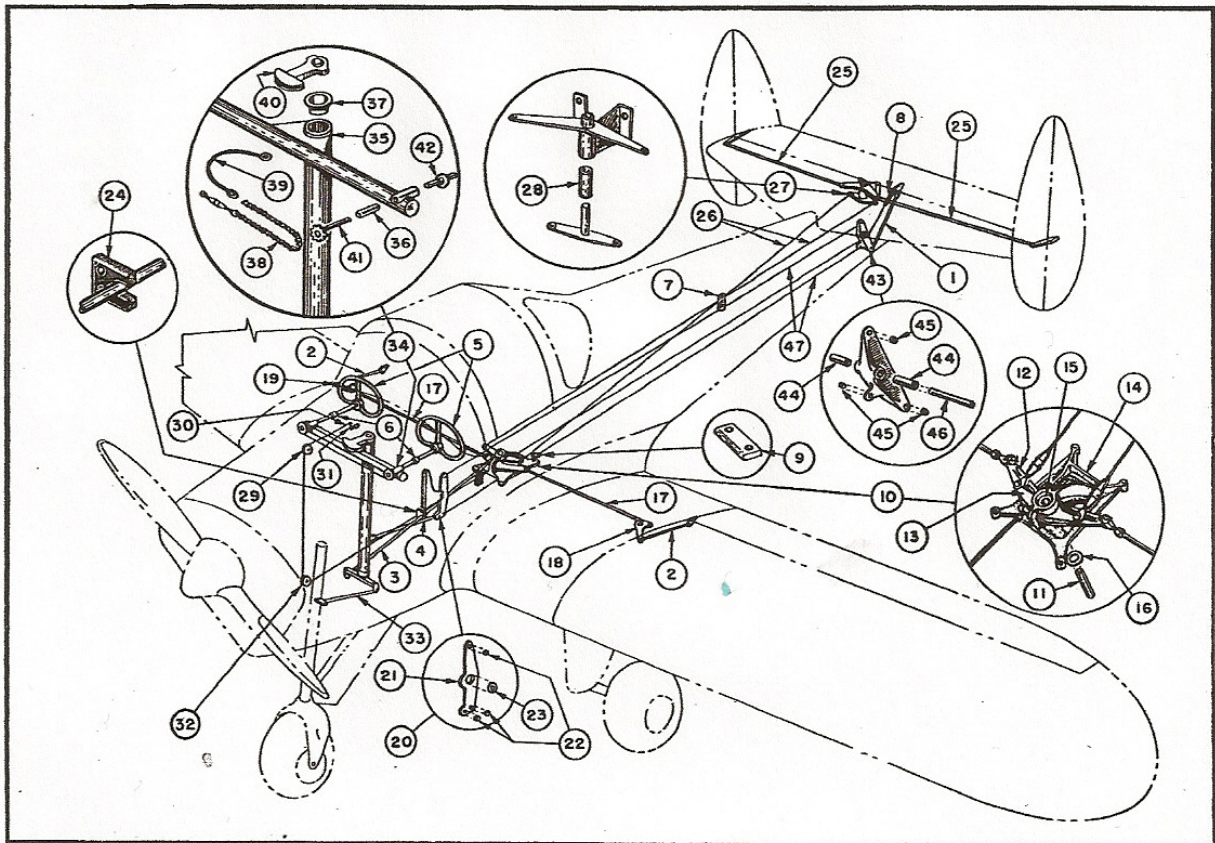
*Certified incapable of spinning by U.S. Civil Aeronautics Administration

ERCOUBE'S spin-proof safety design results in simplified operation. A single steering wheel guides ERCOUBE up or down, banks and turns it left or right... makes flying easier, reduces learning time by enabling steady all-normal construction, reliable landing gear. Essential operation, low maintenance cost.

Engineering and Research Corporation, Elwood, Maryland

ENGINEERING AND RESEARCH CORPORATION
2001 N. BROADWAY, WASHINGTON, D.C.
Phone: (202) 462-1000
AMERICAN AIRCRAFT MANUFACTURERS ASSOCIATION
1100 17th Street, N.W., Washington, D.C. 20036
February 1944

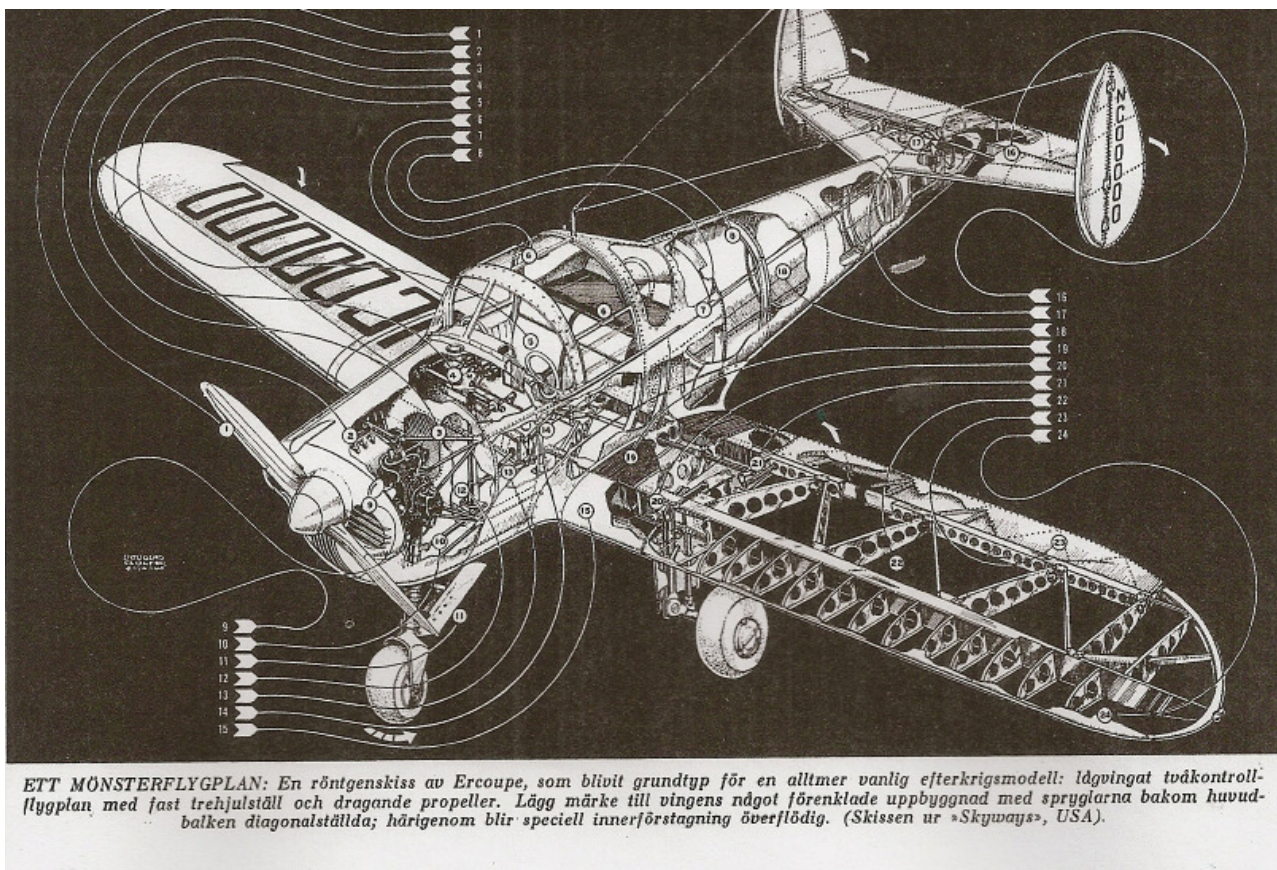




ERCOUPES STYRSYSTEM:

1 Stötstång till höjdrodret; 2 Stötstång till vänstra skevrodret; 3 Stötstång till »central» som synkroniserar skev- och sidroderutslagen; 4 Främre stötstång till höjdrodret; 5 Styrrattar; 6 Stoppklackar för höjdroderutslag; 7 Genomföring för sidroderlina; 8 Fjäder för höjdrodertrim; 9 Genomföring för höjdroderlina; 10 Synkroniseringsanordning för skev- och sidroder; 11 Axeltapp; 12 Hävarm till skevroderstötstång; 13 Hävarm till sidroderlina; 14 Fundament för »centralen»; 15 Lager; 16 Bricka; 17 Stötstång till skevrodre; 18 Tvåarmad hävstång; 19 D:o för höger skevroder; 20 Tvåarmad hävstång för höjdrodret; 21 D:o; 22 Bussningar; 23 D:o; 24 Styrning för stötstången till noshjulet; 25 Stötstänger till sidrodren; 26 Sidroderlinor; 27 Sidroderhävarm; 28 Bussning för d:o; 29 Bryttrissa för wire till höjdrodertrim; 30 Skruvanordning för höjdrodertrim; 31 Trimvev; 32 Bryttrissa; 33 Stötstång för noshjulsstyrning; 34 Dubbelkommandokoppling; 35 Vertikalaxel; 36 Bussning; 37 D:o; 38 Förbindelsekedja; 39 Förbindelsekabel; 40 Kvadrant; 41 Kedjehjul; 42 Universalknut; 43 Bakre hävstångsanordning för höjdrodret; 44 Bussning; 45 D:o; 46 Axeltapp; 47 Roderlina.

Sifferförklaring till högersidans röntgenskiss av Ercoupe: 1 Träpropeller; 2 Motor, 75 hk. Continental C-75, fyrcylindrig luftkyld boxer-motor; 3 Motorfundament av stålrör; 4 Kvadrant för skev- och sidroderstyrning; 5 Styrratt, här vriden åt vänster; 6 Huvslidhalvor, stänges genom att skjutas uppåt; 7 Nitsöm och förstärkningsstringer; 8 Kroppspant av aluminiumlegering; 9 Kylflödetag; 10 Stötstång för noshjulsstyrning; 11 Torsionslänkfjädrat noshjulsben med oljestötdämpning; 12 Vertikalaxel; 13 Främre stötstång till höjdrodret; 14 Stötstång till sid- och skevrodrens »styrcentral» (vilken inte betecknats med siffra på någon av skisserna men som sitter omedelbart snett nedåt höger från planets vänstra ratt — den högra från läsarens utsiktspunkt); 15 Bränsletank (en på vardera sidan); 16 Stjärstyrverk helt av metall med fast stabilisator; 17 Hävarmar till höjd- och sidroder; 18 Höjd- och sidroderlinor; 19 Trampbana på vingmittstycket; 20 Huvudbalkens montering till vingmittstycket och huvudlandställsbenens lagring; 21 Hävarm och stötstänger för skevroderstyrning; 22 Vingen dukklädd bakom huvudbalken; 23 Skevroder helt av metall; 24 Vingnosen har metallklädsel.



Hela Sverige Flyger

Som ordförande Gert Böll nämnd i sin krönika var det i slutet av februari återigen dags för utställningen ”Hela Sverige Flyger” i Nordstan i Göteborg. Utställningen, som årligen arrangeras av Västsvenska Flygsporförbundet har till syfte att skapa intresse för flygsport av alla slag.

Vi deltog som tidigare år tillsammans med Aeroseum, och vi ger varandra god draghjälp för att skapa uppmärksamhet och PR för våra verksamheter. Gert Böll, var som vanligt flitigt på plats, men även andra styrelsemedlemmar som exempelvis Jan Svensson och Kjell Brattfors ställde upp och gjorde en fin insats. Dock vore det mycket välkommet med fler frivilliga som erbjuder sig att delta och informera om vår verksamhet. Det gäller även andra evenemang där GVFS deltar.

I år fanns skrovet till vår tredje GV 38 utställt, vilket lockade många av Nordstans shoppande besökare att stanna till och visa 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



Kjell Brattfors och Jan Svensson tog törn i Nordstan



Modell&Hobbymässan

Helgen den 28-29 mars arrangerades återigen Göteborgs Modell & Hobbymässa i Aeroseum. Årets upplaga blev en succé med fler utställare än tidigare, och besöksantalet, som var närmare 2000 på de två dagarna, slog också rekord!

GVFS hade förstås bemanning i vårt utrymme för att kunna berätta om vår verksamhet för intresserade besökare. På lördagen ställde Gert Böll och styrelsemedlemmen Kalle Kritz upp och på söndagen stod GVFS sekreterare Jan Svensson och bygggruppmedlemmen Sigurd Larsen för bemanningen. Även Erik Tunared, v ordf. stöttade upp en stund på söndagen.

Men, som vanligt hade det varit önskvärt att fler frivilliga krafter bland våra medlemmar hade ställt upp och hjälpt till. Det är ganska betungande för de få, som gång efter annan "offrar sig" och ser till att det finns bemanning i vårt utrymme vid olika evenemang i Aeroseum (och även i andra sammanhang för den delen). Hatten av för er! Det ligger nära till hands att citera Winston Churchill: "Aldrig har så många haft så få att tacka för så mycket"!

Text och foto: Ulf Delbro

Lyckad jullunch

Gert Böll har i sin krönika berättat hur trevligt vi hade det på förra årets jullunch, men det kan gärna upprepas! Jullunchen är en mycket uppskattad tradition, som brukar locka 40-50 deltagare, och det är ett tillfälle då samhörigheten i Sällskapet verkligen är mycket påtaglig. Alla gjorde, som vanligt sitt bästa för att bidra till trevnaden, och den nya lokalen som valts denna gång var idealisk. Här är ett litet urval av foto som togs vid lunchen.

Text: Ulf Delbro



Kenneth Sköld och Marina Berggren trivdes



Gert Böll och Erik Tunared drog var sin vinstlott i julletteriet och de ser inte ledsna ut!



Med Viking i Österled

En av Veteranflygsällskapetets grundare tillika segelflygentusiasten, Lennie Odmyr brukar då och då bidra med trevliga artiklar i Aviatören. Här kommer ännu en.

Vid segelflygchefsmötet i Stockholm 1964 förhandlade visbyklubbens representant Ivan Andersson med Lennart "Postis" Andersson (vår man) om försäljning av en Weihe. Ett par dagar senare avslutades affären per telefon.

Tiden gick, Weihen stod på Gotland och det började bli hög tid att transportera hem den. Det stod snart klart för oss att det knappast bjöds några andra alternativa transportsätt än via luftvägen. Men var finna ett lämpligt bogserflygplan utrustat med radio. Detta visade sig vara den värsta nöten att knäcka. Bogserflygplan hade i början av 60-talet normalt sett inte radio. Påskhelgen var i antågande och bara ett par dagar före påsk avtalade jag med Viking Österlindh att vi båda skulle flyga med österlindharnas Tiger Moth SE-COY, "Oscar Yngve" kallad, och hämta Weihe SE-STL.

Det hade legat ett högttryck över södra Sverige ett par dagar med måttliga ostliga vindar och vädret såg ut att hålla i sig. På långfredags morgon startade vi från Torslanda med kurs mot Jönköping. Denna etapp tog oss 1 tim 20 min mot beräknade 1 tim. Det blåste alltså friskare vindar på höjd. I Jönköping blev väntan på marken lång. Vi hade planerat att gå till Hultsfred, men det var ingen som svarade i telefon där. Hultsfred var ett militärt fält på den tiden och man måste ha speciellt tillstånd att få landa där. Nåja, vi var inte ledsna för det. Vi ringde istället till Ölanda, ett stråk på Ölands norra udde. Inget svar. Vad skulle vi nu hitta på? Vi gjorde en kalkyl att flyga direkt till Visby. 2 tim 45 min skulle de ta med rådande vindförhållanden. Mothens aktionstid är 2 tim 45 min utan reserv. Situationen var ytterst prekär. TL rådde oss att gå till Norrköping, men vi ansåg att det skulle bli alltför stor omväg. Vi slet våra hår. Viking fick en ide. Vi gick in till BP och bönade och bad och efter mycket tjatande fick vi till slut låna en jeepdunk som vi fyllde med 20 liter bensen och stuvade in i bagageluckan. Vi ryckte igång Mothen och gav oss iväg mot Ölanda, Nu blev vädret sämre. När vi nådde smålandskusten var sikten endast några kilometer. Vi flög på ca 500 fot och vattnet under oss såg ovanligt kallt och mörkt ut. Plötsligt dök Öland upp under våra fötter och snart landade vi på stråket vid Grankullaviken. Med hjälp av ett löst sämskskinn och en tidning tankade vi på våra medhavda 20 liter bensen.

Kurs mot Gotland. Vädret bättrade sig och solen bröt igenom diset, men sikten var fortfarande dålig varför Viking föredrog att fortsätta flyga lågt. Vattnet såg nu lite varmare ut.

På visbyfältet var en stor del av klubbens medlemmar samlade, ivrigt spejande mot horisonten. Efter sammanlagt 2 tim 45 min flygtid från Jönköping blev två frusna

och hungriga figurer ur Oscar Yngve. Ingen av oss hade fått något ätbart på över 10 timmar.

Även flygparet Thüring fanns på plats och fru Birgit förbarmade sig över oss och körde oss hem till sig där hon undfägnade oss med kaffe och smörgåsar. Därefter körde hon oss tillbaka till fältet igen, en verklig hedersknyffla. (Det bör väl heta så i femininum?)

Väl tillbaka gick vi pliktskyldigast upp till Meteo för att studera prognoskartan för morgondagen. Meteorologen lovade oss enbart solsken, varför vi beslöt oss för att stanna till nästa dag. Klubben ordnade inkvartering för oss på ett litet pensionat i sagostaden innanför ringmuren och efter en rundvandring bland pepparkakshuset sov vi snart en djup törnrosasömn.

När vi vaknade så snöade det utanför fönstret. Hade vi sovit så länge? Var det verkligen möjligt? Raskt tittade vi efter i almanackan. Nej, det var fortfarande påsk. Efter en bastant frukost for vi ut till flygplatsen för att tala ett par allvarsord med meteorologen. Det hade nu slutat snöa och molntäcket sprack upp. Meteo meddelade att vädret var relativt dåligt men dock flygbart borta vid Öland och östra Småland och att det bättrade sig längre in över land. Vi hade dagen innan gjort ett provsläp för att testa vilken fart vi skulle hålla under hemflygningen. STL visade sig vara behaglig att flyga upp till 120 km/h under bogsering. Vi beslöt oss för att ge oss av omedelbart. Vi följde kusten norrut tills vi såg Karlsöarna då vi styrde kosan ut över havet. Sikten var max 10 km och vi flög på 150 meters höjd över vågorna. Havet var ödligt men mitt över plurret passerade vi rakt över ett fartyg som stävade norrut. Jag skrattade högt då jag tänkte på besättningens reaktion vid åsynen av vårt underliga ekipage. Mera vatten. Sikten försämrades och när vi nådde Öland var den endast ett par kilometer.

Vi kom så småningom fram till kusten och jag undrade om Viking verkligen tänkte fortsätta mot Hultsfred i det dåliga vädret eller vika av och följa kusten mot Kalmar. Han fortsatte rakt fram. Nu började det bli kyttigt också. Vi kom fram till en väg, följde den ett stycke och vek sedan av åt vänster. Kom till en ny väg, följde den och vek av igen. Jag förstod nu att Viking hade tappat orienteringen totalt. Viking svängde 180 grader och vi kom ånyo fram till en väg som vi följde ett stycke. Nu kände jag igen terrängen. Vi hade flygit över den för en stund sedan fast då i motsatt riktning. Kusten syntes nu igen och vi kom fram till en stad - Oskarshamn. Vi hade nu varit i luften i 2 tim 15 min. Kurs inåt land igen. Klockan tickade. Skulle vi någonsin komma fram till Hultsfred? Jag var i detta läge helt inställd på att landa ute. Plötsligt dök en Stinson Voyager upp vid sidan av oss. Nu fanns det en möjlighet, tänkte jag, att Viking skulle kunna få radiokontakt och få vägen visad till närmaste flygfält. Men nej, han försvann. Vi kom fram till en stor isbelagd sjö. Viking hade under tiden reducerat farten för att spara bränsle. Han började svänga över sjön och efter en stund pekade han på tanken och signalerade urkoppling. Jag tvekade att koppla ur för i samma stund dök Stinsonen upp igen, men han bara

vingtippade åt oss och försvann. Viking vinkade igen och jag kopplade ur.

Under kringirrandet hade jag totalt förlorat begreppen om väderstrecken och det gällde nu för mig att lista ut vindriktningen. Jag hade bara 150 meter på mig. Genom att flyga korta moment i olika riktningar och studera avdriften kom jag snart underfund med åt vilket håll det blåste. Jag valde att landa parallellt med stranden inne i en vik för att slippa simma iland om isen inte bar. (Betänk att det var påsktid). Tanken var den att jag skulle lägga vingspetsen på strandkanten för att kunna promenera iland torrskodd på vingbalken. Skidan tog mark och Weißen kanade och kanade och kanade. Slutligen stannade den långt inne i viken och jag kunde lägga ner vingspetsen på stranden precis som planerat. Isen höll. Snabbt blev jag ur och sprang ut på isen för att visa Viking att den höll. Viking gjorde en studs-och-gå för att testa isen och landade sedan mitt ute på sjön. Han hade då varit i luften i 2 tim 45 min.

Två ortsbör kom ut till oss och visade på kartan att vi landat på sjön Tvingen. Viking följde med den ene av dem hem för att ringa till Hultsfred och meddela att vi blivit fördröjda. Under tiden fick jag besvara frågor och bemöta kommentarer från den andre. Han tyckte bl a att Mothen hade "bra uschliga däck, inga mönster kvar eller nåntingen".

Förutseende som vi var hade vi fyllt jeepdunken innan vi startade från Visby och de 20 litrarna kom nu väl till pass. Fram med sämskskinn och tidning. Nu syntes nålen i bränslemätaren igen. Ortsborna hjälpte oss iväg och efter 25 min anlände vi till Hultsfred, ett fält som Flygvapnet hade lyckats gömma bra i skogen.

Några av klubben medlemmar hjälpte oss att tanka. 80 liter fyllde vi på. När vi skulle starta igen hade vi att välja på 100° eller 80° sidvind. Trots avrådan från hultsfredsborna valde vi det senare alternativet, vilket visade sig vara ett klokt beslut. I starten drev vi kraftigt mot en tät ridå av höga granar. Viking gjorde allt som stod i hans makt för att hålla upp så mycket som möjligt mot vinden medan jag drev så långt jag vågade in mot träden. Vi passerade tornet. Där fanns det en glugg bland granarna i vilken jag ohjälpligt åkte in. Jag lyfte höger vinge och de sista granarna passerade ett par decimeter under vingspetsen. Om vi hade startat åt andra hållet hade vi med största sannolikhet hamnat i skogen. När vi efter 55 min kom fram till Jönköping var det för sent att fortsätta till Göteborg.

För formens skull gick vi upp till Meteo för att förhöra oss om morgondagens väder. Vi träffade världens förmodligen mest uppriktige meteorolog. Han sa -"jag vet inte mycket mer än vad som sägs i rapporten på radion. Hör på den i kväll". Han hade nog ingen större framtid inom sitt gebit.

Vi förankrade flygplanen, lämnade tillbaka jeepdunken som räddat oss två gånger och tog en taxi in till ett hotell i stan. Senare på påskaftonskvällen står två skäggiga och definitivt inte festklädda filurer mitt på ströget och frågar två poliser om råd var någonstans man kan få någonting till livs. Det var förmodligen bara ren vän-

lighet från deras sida som hindrade dem från att häkta oss för lösdriveri.

Nästa morgon hade vinden friskat i och det tog oss bara 50 kyttiga minuter att flyga hem till Säve, dit ett flertal medlemmar hade kommit för att ta sig en titt på vårt nya flygetyg.

£ennie



Mångsidig Aviatös

Aviatösen Gunilla Öhrn har många strängar på sin lyra. Förutom att vara en hängiven pilot med egen lill-Cub och hedersmedlem i Veteranflygsällskapet är hon även engagerad i Svenska Fyrsällskapet. Aviatören fångade henne på bild i Fyrsällskapets monter vid årets Båtmässa i Göteborg då hon var i färd med att värva en ny medlem.

Text och foto: Ulf Delbro



SE-AHG x 2

Nu har vår kära GV 38 SE-AHG fått en dubbelgångare. Den finns bland Arlanda Flygsamlingar, men är till skillnad mot vår maskin inte luftvärdig.

- Fast det är i själva verket ett misstag, förklarar Bertil Boberg, som är ordförande i föreningen Arlanda Flygsamlingars Vänner, som sköter om samlingarna. Flygplanets registrering är SE-AHD, men när vi nyligen lät måla om flygplanet i den rätta, blåa färgen med vita registreringsbokstäver gick något snett, och det blev ett G i stället för ett D, fråga mig inte varför, säger Bertil något uppgivet. Men nu har vi beställt bokstaven D från företaget Systemtext, så nu skall det bli rätt, tillägger han.

Flygplanet SE-AHD har i sig en mycket intressant historia: Efter den tyska invasionen i Norge den 9 april 1940 köptes flygplanet via en bulvan i Stockholm (N E Lenander) av norska staten att användas som kurirplan. Planet stationerades först i Hedeviden i Härjedalen och därefter i Östersund. Rutten var mellan Östersund och Stuesjøen i Norge. Första kurirflygningen ägde rum den 2 maj 1940, men verksamheten upphörde redan den 8 juni 1940 i och med att stridigheterna i Norge upphörde. SE-AHD såldes därefter till AB Flygleveranser och efter ytterligare 5 olika ägare avregistrerades planet den 27 oktober 1964 och hamnade som blickfång vid en lanthandel utanför Borlänge.

1972 hämtades SE-AHD av den s.k. Arlandagruppen för att införlivas i Arlanda-samlingarna, där det fortfarande finns förvarat. Flygplanet är under renovering.

I Arlandasamlingarna finns f.ö. ett stort antal mycket intressanta flygplan och motorer, och ett besök där kan varmt rekommenderas! Uppgifter om öppettider etc. finns på hemsidan www.arlandaflygsamlingar.se.

Telefon: 08-593 600 33.

Text och foto: Ulf Delbro



Sponsrad vindruta

Som synes saknar AHG vindruta. Lugn, snart är den gamla spruckna ersatt med en ny och fin. **KP Skylt** i Alingsås har välvilligt sponsrat med materialet och nu spelar Jan och jag fyrhändigt med verktygen. Mina armar räcker inte att jobba på båda sidor när rutan väl är på plats. Många skruvar är det.....

AVIATÖSEN



KP | Skyltfabrik AB



Byggfonden

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

Ett annat flygmuseum

Många medlemmar har säkert hört eller sett mitt namn. Jag blev medlem i GVFS av en ren slump då jag för många år sedan råkade träffa en medlem som berättade om GVFS och dess verksamhet.

Endast sommarsäsongen befinner jag mig på svensk mark och hjälper till med byggruppens administration i berget. Vinterhalvåret bor jag i min hemstad Amsterdam. Tack vara internet kan jag följa byggruppens verksamheter "på distans" och administrera jobben i ett speciellt dataprogram. Under mina verksamma år har jag haft ett långt förflutet på Tekniska avdelningen på Saab i Trollhättan.

I Holland jobbar jag på ett stort flygmuseum vid namnet Luchtvaart Themapark "Aviodrome" som har sina utställningslokaler i anslutning till en liten flygplats vid staden Lelystad. Staden som inte ens existerade för drygt 60 år sedan eftersom den ligger i en typiskt holländsk "polder". En polder är återvunnet land som en gång i tiden var djupt hav.

Mina huvudsakliga arbetsuppgifter just nu består av underhåll och uppdatering av dataprogram som beskriver samtliga objekt i museet. Och museiföremålen är många: allt från små porslinskoppar till stora flygplan. Vad sägs om en f d KLM Boeing 747, en vacker Lockheed Constellation i KLMs efterkrigsdekor och en genuin och flygvärdig (!) DC-2:a som tyvärr är *grounded*. Delägare KLM vill inte ta risken att det händer något allvarligt med den unika klenoden... Såvitt jag vet finns endast två kompletta exemplar i världen: den andra ägs av Boeing i USA.

Museet innehar även ett jättestort arkiv och tillhandahåller tiotusentals boktitlar, tidskrifter, glasnegativ från förr, filmer och andra dokument. En guldgruva för journalister och forskare.

Hela arkivet av f d flygplanstillverkare Fokker finns här bevarat och även mycket dokumentation av bl a flygbolaget KLM och flygplatsen Schiphol.

Flygledartornet med stationsbyggnaden är exakta kopior av likadana byggnader på förkrigs Schiphol flygplats utanför Amsterdam. Originalen – färdiga år 1928 – blev kraftigt skadade av bomber då nazi-Tyskland angrep Holland den 10e maj 1940. Många av KLMs DC-2:or och DC-3:or gick då förlorade. Andra trafikplan konfiskerades och flög sedermera hos Lufthansa...

På slutet av kriget blev byggnaderna totalt förstörda av allierade bombplan och revs senare.

Med anledning av att första världskriget utbröt för drygt 100 år sedan pågår en speciell utställning.

Museet är väl värt ett besök och undertecknad kan guida och berätta "allt" om objekten.

Hartelijk welkom!

Text och foto: Hans Sliker Byggruppen GVFS



En av KLM:s DC-2:or 1935



Denna Ju52:a är byggd av CASA i Spanien



Denna Fokker FXII från ABA förstördes i en brand på Bromma 1947

Det Flygande skäggets filmer återfunna

En av de genom tiderna mest välkända flygarprofilerna i Göteborg är grosshandlaren Gösta Fraenckel (1885-1980), även kallad "det flygande skägget". Fraenckel betydde kolossalt mycket för populariseringen av sport- och privatflyget i Göteborg med omnejd på 30-talet och många år framåt,

Men Gösta Fraenckel var även mycket aktiv inom den tidiga motorsporten under 1920-1940-talen. Han var dessutom flitig amatörfilmare och dokumenterade ett flertal av dessa evenemang och tävlingar. De unika motorhistoriska filmerna har nu påträffats hos Fraenckels efterlevande och deponerats på Regionarkivet i Göteborg.

Fraenckel filmade bl.a. de legendariska Grand Prix-biltävlingarna i Rämen, Vram och Rommehed samt det tidiga flygets utveckling i Göteborg. Han var dessutom något av en pionjär med att göra långfärdsresor med bil. Fraenckel reste bland annat till Konstantinopel 1927, Afrika 1930 och Petsamo 1931 och även dessa resor filmades.

Men det kanske är för sina s.k. kikhosteflygningar han blev mest känd hos en bred allmänhet. Sedan Fraenckel hört talas om utländska forskningsrön på 1930-talet, om att barn med kikhosta kunde få lindring genom att flyga upp till 3000 meters höjd, tog han på 1940-talet initiativ till att utföra sådana flygningar även i Sverige. De flesta flygningarna skedde med SE-AGF, det dubbeldäckade flygplan av typ De Havilland 60 G-III Moth Major med en 130 hk Gipsy Major motor, som han fått i 50-års-present av sin mor, Amelie Fraenckel.

För några år sedan tog Göteborgs Medicinhistoriska Museum i samarbete med Aerozeum initiativ till en utställning om de "medicinska flygningarna". Medverkar gör även Göteborgs Veteranflygsällskap och Svensk Flyghistorisk Förening, SFF. Utställningen skildrar Gösta Fraenckels liv i text och bild, och man kan också beskåda flygplanet han använde. Det är utställt alldeles intill GVFS utrymme i Aerozeum.

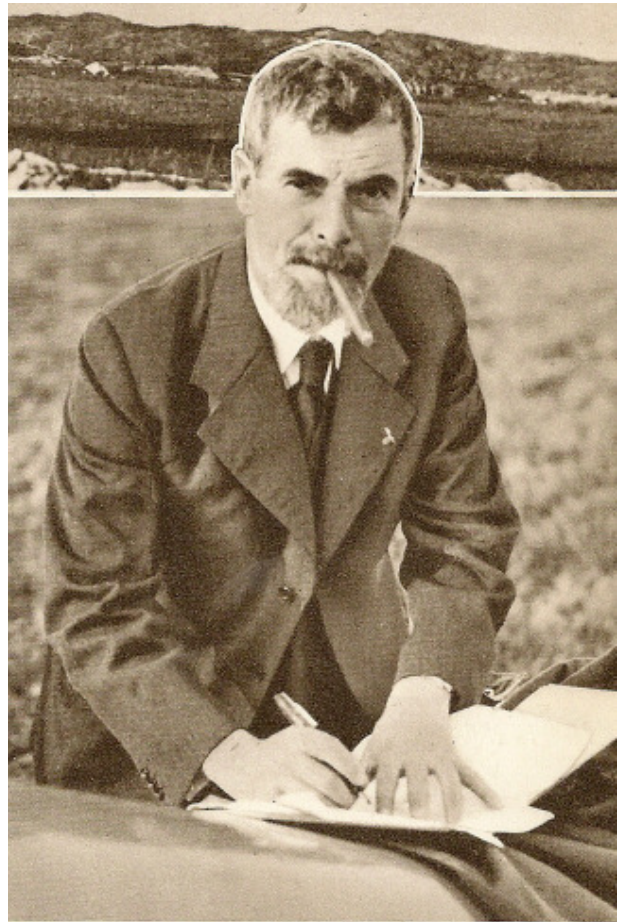
Nestorn Gösta Fraenckel, som gärna njöt en god cigarr, slutade inte flyga förrän han var 73 år, men då lämnade han själv in certifikatet för att inte riskera att hamna i haveristatistiken

Regionarkivet digitaliserar nu samtliga Gösta Fraenckels filmer som påträffats. Den första av dem ligger nu utlagd på Youtube. Det är en film på 45 minuter där André flyger via kontinenten till England och tillbaka (och Fraenckel filmar). Filmen finns på denna adress: <https://www.youtube.com/watch?v=imW3zmJ4tnA>

Digitaliseringen av filmerna är finansierade av Svensk Flyghistorisk Förening, Bilsportarvet och Motorhistoriska riksförbundet.

Text: Ulf Delbro

Foto från bl.a. Regionarkivet



Gösta F i sin egen SaabSafir. På vingen mekanikern Urban "Pysen" Lindén

SE-AHG under beredskapstiden

En av eleverna vid Reservflygskola II i Eslöv 1940 var Gunnar Darsenius. Han kom 1941 att placeras vid F 9 Säve som jaktpilot. 1989 gav Östergötlands Flyghistoriska Sällskap ut en mycket intressant skrift författad av Gunnar Darsenius: *Jaktflyg – En skildring från beredskapstiden 1939-1945*. För redigering, lay out och teckningar svarar den lysande begåvade tecknaren m.m. Carl Gustaf Ahremerk, som dessutom är medlem i GVFS.

I avsnittet "Notiser angående flygning och annat" finns en flygning med vår egen SE-AHG beskriven. Detta har Carl Gustaf tipsat Aviatörens redaktör om plus att han bidragit med bilder på vår GV 38 från den tiden. Stort tack Carl Gustaf för detta! Här kommer texten om SE-AHG.

Under sommaren 1943 inmönstrades några civila flygplan typ GV 38, till vad ändamål vet jag inte, men jag fick flyga dem många gånger. Utrymmet i baksits skulle utnyttjas, och bl.a. den civilanställda personalen i kanslihuset skulle få flyga.

Motorn på en av de båda GV 38:orna, SE-AHG, hade krånglat och därför fått en grundlig översyn. Jag fick i uppdrag att provflyga den och ta med en av damerna i kanslihuset, en glad och spontan flicka som upplevde det nya äventyret intensivt, som jag själv gjorde vid mina första flygningar, det var sannerligen tacksamt. Jag pekade ut hennes bostad i Göteborg liksom Köpstadö i södra skärgården, där familjen hade sommarhus. Plötsligt hostade motorn till, varvet gick ner ett ögonblick men sedan blev allt normalt. Jag kollade genom instrument och reglage, kände på gasreglaget m.m. men allt föreföll normalt. Lyssnade intensivt, men motorn fungerade.

Fortsatte flygningen med att följa Göta Älv norrut mot Kungälv i höjd med bergen på båda sidor. Dalgången blir mycket vacker när man ser den från den höjden. Vid Kungälv började motorn krångla, varvet gick ner. Det fanns inte kraft kvar att stiga. Jag svängde mot F 9 och flög på låg höjd direkt till bana 22, med så mycket motorkraft kvar, att det räckte att hålla flygplanet uppe den sista biten. Jag kunde anmäla till flygstationen att motorn fortfarande krånglade.

Min passagerare var kvittrande glad och förtjust, och vi pratade om flygningen. "Motorn gick inte bra. Först en störning över Göteborg och sedan var det nått och jämnt att vi klarade oss hem från Kungälv." "Jag märkte att du stelnade till, men jag litade på dig!"

Vad skall man säga om sådant? Motorn var då inget att lita på!

Text: Gunnar Darsenius

Foto: Carl Gustaf Ahremerk



Nyhheter från Aerooseum

Aviatörens redaktör har, som vanligt, fått en mycket trevlig pratstund med Roger Eliasson, chef för Aerooseum, som här berättar om senaste nytt.

- Jag vill först framföra en väldigt glad nyhet för både Aerooseum och för medlemmarna i GVFS, säger Roger Eliasson inledningsvis. Vi har nämligen fått ett mycket välkommet bidrag från Kungafonden för renovering av bromsarna på Safiren SE-AUR. HM Konungen Carl XIV Gustaf har beviljat ett belopp om 40.000:- kronor för detta ändamål, och det är kolossalt glädjande, fortsätter Roger. Nu kan vi realisera det projekt, dvs bromsbytet, som har varit vilande en lång tid i brist på pengar. Nu ser jag med glädje fram mot att tillsammans med GVFS åter göra flygplanet luftvärdigt, så att det kan flygas i olika sammanhang, det är verkligen på tiden, säger Roger Eliasson mycket entusiastiskt!

Men det är några frågor som är högaktuella, som Aviatörens läsare säkert vill ha svar på. En av dem är hur framtiden för Säve flygplats ser ut i dagsläget. Vad har du för information om detta att dela med dig av Roger?

- Jag har alldeles färsk information, kan jag säga. I fredags, den 10 april, var nämligen de olika intressenterna på Säve inbjudna av Swedavia till ett informationsmöte. Swedavia presenterade fyra olika möjliga lösningar, alla baserade på att de finns kvar som ägare av flygplatsen, och att de arrenderar ut driften av den till någon som är beredd att ta ansvaret för detta.



Så här ser de olika alternativen ut.

- Nu har jag kommentarer till de olika alternativen, men jag vill först poängtera, att det är jag, Roger Eliasson, som framför dessa som min åsikt som chef för Aerooseum, de är inte formellt förankrade hos de olika operatörerna på Säve. Med detta sagt, vill jag framhålla, att det är önskvärt att vi hittar en lösning där det blir alternativ A med den nuvarande banlängden, som blir det som gäller. Skälet är, att vi då kan behålla den nuvarande business jet-verksamheten, som kräver en lång bana, möjlighet till instrumentinflygning, kvalificerad flygtrafikledning m.m. Detta möjliggör i sin tur, att det fortsatt går att bedriva högvärdig flygutbildning på Säve där träning i instrumentinflygningsprocedurer och tillgång till kvalificerad flygtrafikledning är en förutsättning.

- Även alternativ B möjliggör instrumentinflygning, men banlängden blir otillräcklig för business jet. Dessutom kommer olika flygplatsfunktioner sannolikt att påverkas negativt om den verksamheten tvingas flytta till andra flygplatser.

- Vid alternativ B och C blir Säve en ren VFR-flygplats, dvs utan möjligheter till instrumentinflygning, vilket gör det omöjligt att bedriva kvalificerad flygutbildning. I alternativ C är det dessutom enbart fråga om att bedriva helikopterverksamhet, vilket gör flygplatsen omöjlig att använda för all annan flygverksamhet.

- I vilket fall som helst måste de många intressenterna hitta en lösning på drift av flygplatsen ur ekonomisk synvinkel. Det finns olika möjligheter till samverkan, men "någon" måste stå som huvudman gentemot Swedavia och betala arrendet, förklarar Roger. Swedavia önskar ett svar på detta den 8 maj, så det brinner i knutarna att få ihop en lösning, men ännu har inte Swedavia presenterat vilket arrendebelopp det handlar om, konstaterar han!

- Men jag vill samtidigt framhålla att det nu finns stora möjligheter att utveckla Säve till en mycket intressant allmänflygplats, det gäller att just se möjligheterna, poängterar Roger Eliasson. Med den kommersiella flygverksamheten flyttad till Landvetter blir det helt andra krav på "security" här ute. Även om staketet finns kvar kommer vi att ha betydligt färre restriktioner om ens några när det gäller tillträde för behöriga till området. Det blir en avsevärd förenkling. Vi skulle t.ex. kunna ta emot gäster som kommer med små eller större flygplan där de kan parkera alldeles utanför Aerooseum, göra ett besök i anläggningen och även övernatta i det vandrarhem, som vi nu iordningsställt, det vore fullt möjligt och dessutom väldigt trevligt!

- Dessutom ser jag nu möjligheter att äntligen förverkliga "drömmarna" om område David, dvs den gräsyta som ligger mitt på flygplatsområdet. Ralph Duell och jag har länge talat om hur roligt det vore att göra i ordning det området, fylla ut hål här och var och hålla gräsytan klippt och i ordning, så att man skulle kunna utnyttja den för t.ex. Veteranflygsällskapet (och andra) sporrhjulsmaskiner. Genom att det är en rund gräsyta skulle man alltid kunna starta och landa mot vinden vilken riktning den än har, vilket är en mycket stor fördel för sidvinds känsliga maskiner. Det vore verkligen Bingo om detta kan förverkligas, säger Roger med inlevelse!

Ja, då inväntar vi nästa drag i spelet om Säve, och det kommer alltså inom bara några veckor. Men vad händer med Aerooseum, det har förekommit en del larmrapporter i media på senare tid när det gäller ekonomin. Vad har du att säga om detta?

- Från SMHA, dvs Statens Militärhistoriska Arv får Aerooseum ett driftsbidrag om 2 miljoner per år. Statskontoret har nyligen gjort en utredning där man tittat på alla de 23 militärhistoriska museer som får bidrag av SMHA. Man konstaterade, att huvuddelen av dem får bidrag även från den aktuella regionen och/eller kommunen. I utredningen sade man, att förutsättningen för att museerna skall få fortsatt statligt bidrag är, att 1: Man

skall ha en egen livaktig verksamhet och 2: Man skall stöttas ekonomiskt av den egna regionen och/eller kommunen. Aeroseum lever väl upp till krav 1, men ej till krav 2. Vi får i dagsläget inte en krona från regionen eller kommunen som bidrag till driften, men vi betalar hyra till kommunen om 600.000 per år.

- Statskontoret hotar nu med att ompröva det statliga bidraget till Aeroseum och ev. dra in det om regionen och/eller kommunen i sin tur ej ger oss något bidrag. Vi har nu sökt bidrag hos kommunen, men budgetprocessen är sådan, att vi inte kan få bidrag förrän tidigast 2016. Kommunen har uttalat sig positivt till att ge bidrag, och Statskontoret är beredda att invänta beslut om kommunalt bidrag för 2016, (som förväntas i oktober i år) innan de tar ställning till fortsatt statligt bidrag från SMHA, så det ser ändå någotsånär ljus ut för oss, säger Roger med sedvanlig optimism.

- Det blir fortsatt tufft ekonomiskt för oss, men vi har, som väl är, flera mycket generösa bidragsgivare, som stöttar oss, fortsätter Roger. Den viktigaste är Föreningen för Göteborgs Försvar, som bidrar med runt en halv miljon om året, och till detta kommer Torsten Söderbergs Stiftelse som bidrar med minst 100.000 per år – det är kolossalt välkomna och viktiga bidrag, som vi är mycket tacksamma för, framhåller Roger Eliasson. Jag bedömer därför att vi skall klara ekonomin under 2015, fortsätter han.

- Jag vill också nämna, att vi går från att enbart vara ett levande flygmuseum till att vara en resurs för skolorna, och det är en framgångsrik väg, det är ingen tvekan om den saken, upplyser Roger.

Vad händer på aktivitetssidan under året?

- Vi har nyligen fått ett tillskott på helikoptersidan. Det är en Super Puma, HKP 10, som placerats hos Aeroseum. Det är en helikoptertyp som är under avveckling i Försvarsmakten. Dessutom kommer inom kort en J 28 Vampire från Västerås, som skall lokaliseras hos oss, i första hand till Flygvapnets hundraårsjubileum 2026, så där har vi två nya, intressanta klenoder för våra besökare att glädja sig åt!

- På aktivitetssidan kommer närmast Barnens Flyghelg den 13-14 juni. Då hoppas jag att Veteranflygsällskapet ställer upp och ger bra draghjälp när det gäller att informera om er verksamhet, som ju är mycket viktig för Aeroseum!

- Sedan skall vi den 29-30 augusti genomföra landets första "Helimeet", dvs ett evenemang med enbart helikoptrar. Helikoperpiloterna i min generation och den före mig har i praktiken utvecklat helikopterflygeriet i Sverige till vad det är i dag, både den militära och den civila, och det är vi mycket stolta över, förklarar Roger. Nu skall vi manifesteras genom ett kanonarrangemang med enbart helikoptrar här på Säve. Försvarsmakten är vidtalad, och de är positiva till att delta, och de flesta, för att inte säga alla civila operatörer är också inbjudna och förväntas ställa upp. Det blir förstas mycket helikopterflygning, vi skall visa så många typer som möjligt och vad de kan göra, och så blir det ett seminarium på lördag kväll här i Aeroseum, dit alla

intresserade skall få tillträde. Det här blir något alldeles extra, lovar en mycket entusiastisk Roger Eliasson. Vi från GVFS önskar lycka till med alla satsningarna, och Aviatören tackar för intervjun!

Text och foto: Ulf Delbro. Foto: Daniel Karlsson



Roger Eliasson är som synes jätteglad över Aeroseums nyförvärv en HKP10 Super Puma, och för att Safiren åter skall kunna göras luftvärdig



Kurts flygarminnen III. Lite äventyr i Såtenäs

Legendariske jaktflygaren, flygläraren, flygkaptenen, personalprovflygaren m.m. Kurt Klausson delar här åter med sig av sina flygerfarenheter. Kurt är dessutom hedersmedlem i GVFS.

Till första divisionen på F9 Säve fick vi 1946 sex elever från Ljungbyhed för utbildning till jaktflygare. Det var sista kullen vpl ff. Efter många J21-haverier ansågs steget att gå över direkt från skolplanet SK 14 till ensitsiga J 21 vara för stort. Därför beslöts att använda tvåsitsiga störtbombplanet B 17 som övningsplan. B 17 fanns bl.a. på F7 Såtenäs. I B 17 kunde lärare medfölja i navigatörsstolen och lära ut grunder som t.ex. jaktkurva och andra övningar för luftstrid – lära dom att dra i spaken.

Elever och lärare flyttade i januari 1947 tillfälligt över från F9 till F7. Jag låg där i två veckor som jaktflyglärare och utbildade eleverna i DK / Dubbelkommando. Jag satt då i B 17:s baksits, som saknade både gas och spak. Det fanns bara höjd- och hastighetsmätare, vilket ibland var olustigt. Särskilt den gången vi förlorade den långa hoven i en hård sväng och eleven inte mådde så bra! Den 23 januari 1947 ombaserade vi till F9 Säve. Min B 17 nr 266 fylldes i navigatörsdelen med pärmar, skrivmaskiner, kontorsmateriel och mycket annat. Det som gick in skulle med. Vikter och lastplan var inte aktuella. Jag minns starten från F 7 som gick norrut. Det gick inte att få upp stjärten, lämnade fältet med de tre hjulen

samtidigt. Hon kändes ganska tung. Vädet var någon minusgrad med snöbyar och vit mark. Säve hade hyggligt väder. Strax efter att jag lagt mig på kurs till Säve kom jag in i ett kraftigt snömoln. Gick över till instrumentflygning på 600 m höjd.

Jag ligger rätt på horisontgyrot, men flygplanet svänger höger och sjunker mer och mer. Går in i en högspirals i snötjockan. Fattar att horisontgyrot fallit ur, går in för kula och spade, närmar mig marken, sikten är bara snötjocka. I själva upptagningen ser jag ett bälte från övre högra till nedre vänstra delen av frontrutan med träd. Kopplar att det är Halle-Hunneberg jag har framför mig!

Planet är tungt att manövrera. I upptagningen kommer jag nära marken, ger fullgas och kommer med nöd och näppe över träden på berget. Stiger vidare och går norrut där vädet är något ljusare, och jag går till krigsflygfältet Svarteborg och landar för att invänta bättre väder. Där tar flygplatsvakten emot mig och bjuder på kaffe och en god ostsmörgås. Det smakade verkligen bra. Ringer till Säve-tornet och meddelar läget. Efter en timmas tid drar jag till Säve och landar med flyttlasset. Marginalerna i starten från Svarteborg kunde varit större.

Av mina oplanerade händelser är det nog denna där jag varit ända framme vid målnöret.

På Säve fortsatte vi med jaktflygutbildning, övning i luftstrid och skjutning mot markmål med J 21. Under den 6-månadersperioden omkom tre av eleverna.

Text: Kurt Klausson

Foto: Daniel Karlsson



B17 i betydligt bättre väder än det som rådde under Kurts flygning. Det höll på att bli hans sista.

