



Aviatören

Nr 97/98 november 2015



Aviatören**nummer 2 2015 utgåva 97/98**

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

Omslagsbilder

Framsidan: Filip Gerhardt på final med sin Auster/Beagle.

Baksidan: Erik Tunared i sin Murphy Renegade.

Foto: Daniel Karlsson

Ordförandens hörna

Bästa medlemmar i Göteborgs Veteranflygsällskap! Nu är sommaren riktigt över och det är dags för ett nytt nummer av vår fina tidning, Aviatören. Det känns som det bara var ett par veckor sen jag satt och skrev mitt inlägg senast, tiden går ju fort när man har roligt sågs det.

Vi har upplevt en fantastiskt fin höst med värme och fina höstfärger och det är i skarp kontrast mot våren och början på sommaren som var både kall och blåsigt, och detta har naturligtvis satt sina spår i flygandet med våra klenoder. Vi kommer nog inte att uppnå vårt mål med budgeterade flygtimmar men vädret är svårt att styra och vi ska inte hänga läpp för det utan se fram emot lite fina vinterflygningar med i första hand Bella men kanske också med vår GV-38. Vi har inga stora reparationer att utföra på något av flygplanen så vi kanske helt enkelt låter dom stå kvar i Alingsås under vintern och hoppas på lite fina dagar där vi kan lufta kärrorna. Detta skulle även lätta lite på trycket hos byggruppen som har väldigt trångt i Aeroseum just nu, dom två Ercoupe'erna fyller en del och motoröversyn pågår på SE-AMA, samtidigt som man jobbar med dom sista detaljerna på GV-38 SE-AHC. Det är en härlig stämning hos gänget där nere i berget, man jobbar på flera projekt samtidigt och alla har sitt att pillra med. Passa på att hälsa på dom på tisdagarna och se vad som sker i vårt hörn, dom gillar att visa upp sitt hantverk och prata lite flyg med intresserade och naturligtvis är medlemmarna i GVFS extra välkomna i berget.

Lite om den gångna sommarens aktiviteter: Jag har tyvärr inte haft möjlighet att flyga runt på flygdagar i år som jag brukar göra, dels har vädret ställt till det flera gånger men jobbet har också krävt väldigt mycket av mig och då blir det mindre flygande, men så är det bara ibland. Vi har haft fyra grillkvällar på fältet i Alingsås, vi började med en kväll i juni, sen en i juli och augusti och vi chansade även på fint väder i september där vi också hade lagt in en grillkväll och vi hade tur med vädret på alla fyra kvällarna och naturligtvis kommer vi att upprepa denna succé nästa år. Flygande besökare kom från flera håll längs västkusten men två långväga besökare åkte från Västerås med sin veteran-Cessna för att hälsa på oss den första grillkvällen och det var extra roligt. Passa på och kom upp och grilla med oss, alla är välkomna. Information läggs upp på i första hand hemsidan men även på vår sida på Facebook. Vi kommer framöver att mejla medlemmarna lite då och då och berätta lite om vad som händer och ni är alla välkomna att kontakta oss i styrelsen om ni har frågor omkring föreningen och våra flygplan.

Vad gäller vår GV-38 SE-AHC så jobbar byggruppen med dom sista detaljerna och det är alltid dessa "sista detaljer" som tar tid men det är hög klass på jobbet och det ska bli riktigt kul att se henne med klädseln monterat och med motorkåpan på, snart är det dags!

KZ III'an SE-AMA genomgår just nu en motoröversyn och det visade sig bli ett något större jobb än vi hade hoppats på men det är ju inte bråttom med att få henne i luften när vi har Bella och Helge Gustav till förfogande.

Som alltid jobbar gänget med stort engagemang och dom vill att jobbet ska hålla vår vanliga höga standard på renoveringar och översyner så jag tvivlar inte på att motorn kommer att spinna som en katt när grabbarna satt ihop den igen.

Ercoupe'erna är också högaktuella, båda individerna är nerplockade och vår eminenta kontrollant Paul Pinato har delgett bygggänget information om vad som måste göras. Det är inte helt enkelt att få ett flygplan i luften efter drygt 40 år på marken, men det ska nog bli flygning i det bästa av dom två flygplanen så småningom. Jag kan inte nog prisa gänget som jobbar i berget, ni gör ett fantastiskt jobb och jag hoppas att våra medlemmar kikar in hos er och ser vad ni kan åstadkomma!

Vi har under året fått ett par nya flygande medlemmar och vi i styrelsen jobbar mycket med frågan om att få in fler piloter i gänget. Det är väldigt förmånligt att flyga hos oss och att få framföra ett drygt sjuttio år gammalt flygplan en fin sommarkväll är en upplevelse som fler borde prova på. Ni medlemmar är också ambassadörer för vår förening så prata gärna om oss om ni möter någon som är intresserad av gamla flygplan, alla är välkomna i vårt gäng och är det någon som vill åka med en sväng i våra klenoder så kan vi absolut lösa detta. Jag håller just nu på med förberedelserna för årets traditionella jullunch och datumet är den 5 december klockan 13:00 i samma lokal som vi hyrde 2014. Mer information finns längre bak i denna tidning och vi i styrelsen hoppas att många kommer och lunchar med oss och pratar flyg under mysiga former.

I övrigt vill jag tacka för året som nästan gått till mina kollegor i styrelsen, till våra duktiga killar och Gunilla i berget, till våra instruktörer, till Ulf Delbro som gör den här fina tidningen och sist men inte minst till er medlemmar som är kärnan i vår förening! Vi syns på jullunchen och då hoppas jag att många kommer. Ett stort tack även till Roger Eliasson och hans gäng på Aeroseum som vi har ett jättefint samarbete med och vi hoppas naturligtvis på en lång fortsättning på detta samarbete.

Med flygande hälsningar

Gert Böll

Flygfältsnytt



I total avsaknad av några nyheter avseende vårt flygfält, allt är som vanligt så när som på en utstädad container (tack Ralph och gänget), så blir denna lilla text mer ett "flygplansnytt". För det har hänt, och händer en del i flygplansparken i Alingsås.

En vårdag anlände en nyinköpt Schleicher-ASK21, SE-UVO, till Segelflygklubben (GSFK) efter en inköpsresa till Italien. Detta är en tvåsitsig segelkärra väl lämpad för skolning, och nu har klubben två stycken.

En vacker kväll i juli fick åter SE-XOR luft under



vingarna, efter att ha stått på backen i några år. Maskinen, en öppen dubbeldäckare av typen Murphy Renegade, byggdes och flögs av Åke Bohlin fram till hans bortgång. Den ägs numer av Tonny Tunared samt undertecknad, och har flyttat till sitt nya hem i Fjärås. Det knåpas även friskt i ladorna! Björn Regnström, ordf. i GSFK, är nämligen i färd men en rejäl ombyggnation av det som kanske blir klubbens nya bogserflygplan. Det



är från början en MCR-100 SE-XZI, en tvåsitsig kompositmaskin med en Rotax 914, som nu blir modifierad. Framtidens bogserer kommer att sitta bakom en ny Italiensk, fyrcylindrig boxermotor från MWFly som är helt vattenkyld, och producerar 150hk. Borta är risken för chockkyllning som alla bogserflygplansmotorer får leva med.

Vidare har planet EFIS (ingenting veteranflygare vet något om...), integrerad vinsch för linan i bakkroppen



samt fiffiga säkerhetsdetaljer som fallskärm och säkerhetsbränslecell. En mjuk tank fylld med skum, som gör att den inte börja läcka vid ett haveri, vilket är trevligt då den är placerad framför instrumentpanelen. När planet kommer i luften återstår att se, till dess får den numer 51åriga Pawneen SE-IXI streta vidare!' Erik Tunared

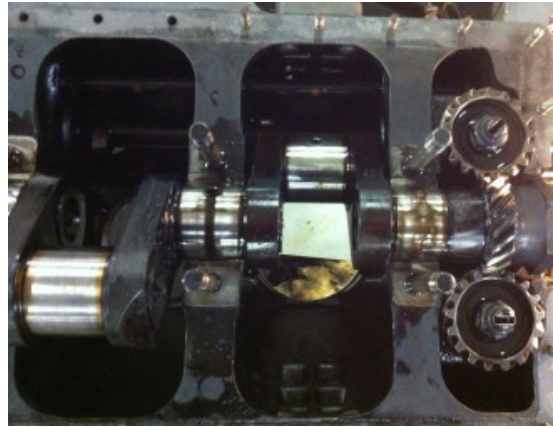
Rapport från byggruppen

Det svänger i byggruppen. Från för lite att göra, via för mycket till nästan lagom. Tack och lov fick vi fram budskapet och förståelsen för att byggruppen är en produktionsapparat utan stämpelklocka. Arbetet löper på i trivsamt tempo.

Renoveringen av AMAns motor t.ex. Vår motorspecialist Rune, ett otroligt noggrant proffs jäktar inte. Vi berättade i förra rapporten hur vi ordnade en avskärmad arbetsplats för honom och duktiga assistenten Rolf. Ostörd koncentration gäller. Då och då smyger de ner till Berget ensamma, för att få någon extradag och jobba ostört, (eller av annat skäl).



Fram till halvvägs dök bara mer eller mindre normalt slitage upp, men vi fick en rejäl överraskning. Vevaxel och -stakar visade sig ha levtt ett tufft liv. Plötsligt såg vi stora kostnader framför oss, varför vi började snegla på den andra motorn vi har, den som satt i flygplanet vid köpet. Visserligen utgången, enligt motorjournalen, men i vilket skick? Där är vi nu. Motor 1 ligger i delar, rengjorda och klara för att kollas med lupp. När vi kommer till samma stadie med motor nr 2 skall skicken jämföras och motor väljas. Lång dags färd mot ihopsättning.



Vi kan inte skryta med att det där med nästan lagom är resultat av detaljstyrning. Det har gett sig själv. Ercoupeprojektet visade sig intressant för många - och då blir det så. Hittills har även där gällt demontering. Vi har till dags dato haft ett besök av vår inspiratör och tilltänkte inspektör. Anledningen var att bedöma vilken av objekten som är lämpligast att satsa på. Domen löd; fortsatt demontera! Det finns för många skrymslen kvar att jaga korrosion i. Närmast står inspektion av bärande konstruktioner och plåtar. Men, jösses vad jobb som återstår. Synd att Björn, ägaren och GVFS inte kan använda sig av rotavdrag. Korrosion har väl rötter?

Glädjande visade sig vingarna var i mycket bra kondition. Frans förbereder redan dukning.

Bränslet i byggruppen är som bekant det sociala umgänget, i stort eller smått. En vacker sommardag gjorde några av oss ett spontanbesök hos Flygande bondens son på Orust. För den oinvidde; Flygande bonden, Harry Olsson ägde och opererade en GV 38 i slutet av 50-talet från ett eget litet fält. Det var fältet som var målet för oss.

Vi knackade på hos sonen Gunnar och blev mycket väl mottagna. Gunnar hoppade i träskorna, visade och berättade.

Fältet är nästan i originalskick. Ett fullständigt makalöst "flygfält". Kort, svängt, mycket starkt lutande och hinder i båda ändar och utmed en långsida, gårdsgård, telefon- och strömkabel alldeles efter lättning. Det skulle vara roligt att visa våra piloter det. Ett fält som våra piloter inte ens skall tänka tanken att försöka landa på. Byggruppen har inte kapacitet för ett totalprojekt till. Men intressant är det, fältet, framför allt för de nyttiga tankarna man ofrånkomligt får. Föreslår att Sällskapet gör en utflykt dit? Vägörande social samvaro för hela GVFS. Guidar gärna.

Som resultat av besöket fick vi senare ett mycket trevligt återbesök av hela familjen på vår arbetsplats hos Aerozeum. Vi står fortfarande i kontakt med varandra. Gunnar har erbjudit sig att hjälpa till att bokstavligen gräva fram några kvarvarande GV grejor. Fortsättning följer, förhoppningsvis.



Fr.v. Harry Olssons sondotter Isabell med make Patrik. Isabells mamma Ulla och pappa Gunnar, dvs Harry Olssons son. Till höger om Gunnar ser vi Håkan Ottosson och Sigurd Larsen. Stående bakom motorn är Arne Bergqvist och Bengt Olofsson. Ralph höll i kameran.

Den vanligaste frågan vi får i byggruppen är: Hur går det? Svaret blir; bara bra. Det brukar dyka upp en åtta nio personer på tisdagarna. Vi trivs och har det trevligt, fikar, firar födelsedagar och äter tårta. Frågeställaren brukar därpå vänta sig en fortsättning. Han eller hon vill inte veta hur vi har det eller hur vi mår. Hen vill veta om det går framåt med renoveringen av AHC, har vi förstått.

Jo, det gör det. Mycket lite återstår, exempelvis: Skyltar på instrumentbrädan, säkerhetsbälten, att åtgärda småsaker vi inte är nöjda med, vägning, dokumentation, kontroller och besiktning o. dylikt.

Tyvärr fick vi nyligen ett bakslag. Efter renovering av bensinkranen visade en 24 timmars laboratorietest att den var tät. Vid en ny test, efter monteringen i flygplanet visade det sig att den inte var det, eller rättare sagt, fuktade. Snopet. Boven var den fjäderbelastade, tätande konan. Konan flyttar sig några μ i sitt säte när man drar åt fästet. Åtgärd: Köpa ny kulventil av modernt, pålitligt snitt. Resultat hittills: Åderlåtning av byggfonden och lång väntan.



Arne och Sigurd

Väntan gäller också vårt nästa projekt, GV3. Några medlemmar har klarat av en första förberedande Trä och limkurs, under ledning av Torbjörn Olsson, Ålleberg, men därefter har stillestånd rått. Ett skäl är kärrens

oklara identitet = ljummet intresse. Ett annat stavas Ercoupe.

Exempel på vad vi ser fram emot: Öppningsbara portar, problemfria motorkörningar och härliga taxningar. Serneke! Here we come!

Som pendang till inledningen:

Vad är då Byggruppen? Självklart en del av GVFS! En del av gänget som förr hade kul både i luften och i bygglokaler, med trevlig samvaro. För att inte tala om det sociala livet däremellan under gemensamma resor, till platser med flyganknytning. Hur är det nu? Från byggruppens horisont sett verkar vi leva ett eget liv, bokstavligen i underjorden. Vad känner övriga? Piloterna och alla stödjande medlemmar. Jag tillåter mig att skriva ett separat inlägg om detta.

Men jag vill gärna avsluta rapporten med följande: Några ur byggruppen städade i somras vår container vid fältet i Alingsås. Skrotet som vaskades fram såldes till skrothandlaren på andra sidan fältet. Resultat: 791:- kronor till Byggfonden, (Bg 849-8495). En idé att kopiera! Se f.ö. upprop om bidrag till Byggfonden på annan plats i Aviatören.

För byggruppen
Ralph Duell (Text och foto).

SÖKES:

webmaster och PR / sponsringsansvarig.

Hej alla medlemmar!

Vi i styrelsen behöver förstärkning av en frivillig entusiast som kan hjälpa oss att hålla vår hemsida fräsch och uppdaterad. Vi skulle även behöva en frivillig som kan söka sponsorer till vår förening och våra flygplan samt vara behjälplig vid våra engagemang på flygdagar och vid aktiviteter på Aeroseum där vi behöver bemaning som kan representera oss och berätta om vår verksamhet.

Kontakta mig på epost: gertboll1@gmail.com och känn dig välkommen i gänget som håller i trådarna!
Gert Böll

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.

Reflektioner om GVFS själ och framtid.

För en tid sedan fick jag höra att våra flygplan hittills i år har flugit mindre än budgeterat. Ofattbart. Vi har rätt flygplan, rätt priser och en extremt god tillgänglighet. Är det en tillfällig svacka eller, ve och fasa; en trend? Som numera groundad rekreativflygare är jag orolig.

Dessutom, från min nuvarande GVFS-vy i underjorden, känner jag saknaden av gemensam samvaro i sällskapet. Jag ser tre medlemsgrupper; stödjande medlemmar, piloter och arbetande.

Krasst uttryckt är GVFS en samling människor som betalar en årlig avgift, för att få något tillbaka. Annorlunda uttryckt; en unik klubb som värnar om renovering av gamla flygplan, att äga och flyga med dem, erbjuda flyghistoria och bjuda på trevlig samvaro. GVFS erbjuder alltså ett paket med brett innehåll. Nämnade betalande medlemmar förväntar sig givetvis att kunna plocka ur just det paketet. Inte att bli snuvad på delar av det.

Piloterna bokar in en tid med hjälp av sin dator, drar ut flygplanet ur hangaren, flyger en tur och åker hem. Ensamvargarna missar mycket, t.ex. att diskutera flygplanen, fjärran mål, flygträning, utveckling, föredrag m.m. och inte minst att torgföra önskemål. Inspirerande flygsnack, helt enkelt. Svårt att fixa ensam.

Man blir en omdömesgill och bra pilot i umgänget med våra historiska sporrkärror. Att nöjet växer med tilltagande erfarenhet är väl känt. Därför frågan: Är det passé att ordna landningstävlingar? Jag har också iakttagit att 2 x 90 landningar i det närmaste är utrotade. Träna på det och finn en ny dimension i rekreativflygning. O.s.v. Allt för att öka flygtidsuttaget – och ökad samvaro.

Skall vi bygga träffpunkt/klubblokal på Serneke Airport? En replika av Blå hangaren på Torslanda. Vi kan dela den med Aerozeum. I deras framtidsplaner ingår en överjordisk hangar. Byggmästare kommer (kanske) att finnas på andra sidan staketet. Är medveten om att jag svävar ut, men inget är utopi. Sällskapet blir vad medlemmarna gör det till. På lång sikt är socialt umgänge en förutsättning för att växa - och nästintill gratis att ordna.

Då vi nu är inne i innesittarkvällarnas tid ser jag fram emot några filmaftnar eller liknande. Vår egen medlemskara räcker långt för att underhålla och inspirera oss. Vi har flygfotografer, flyghistoriker, flygantikvarier, modellbyggare och yrkespiloter som kan berätta. Vi har en medlem som kan visa oss ett flygmuseum, i Holland. Om vi gör stopp på vägen kan vi kolla in Airbus-tillverkningen. Därutöver har vi inte långt till externa föredragshållare. Vi kan gemensamt planera flygningar, såväl antikrundor som ungdomsrundor.

Det var lite av varje. Att skylla på förändrade tider duger ej. Det är ju nu GVFS skall utvecklas. Heja styrelsen! Jag tror på er. Utnyttja nätverket. Inget gör sig själv.

”Gammal silvergrå gubbe”.

Ralph

PS!

Den naturligaste av alla umgängesformer vore ett eftermiddags-/kvällsskift för byggruppen. Vi ännu levande byggare ställer gärna upp och knör igång skiftet. Sen kan vi snacka om EN klubb!

Årets volontärflygningar genomförda.

I vårt avtal med Aerozeum, där vi får disponera ett mycket bra utrymme, ingår som en motprestation att vi årligen skall flyga med ett antal Aerozeums volontärer. Onsdagen den 30 september var det så dags för årets flygarkväll med dessa entusiaster, som det alltid är lika kul för oss piloter att flyga med! Vi har flugit många av dom under åren och har alltid fått glada och nöjda kommentarer efter flygningarna. Denna kväll var det 11 personer som tog sig till Alingsåsfältet där Erik Tunared och jag var kvällens piloter i vår Lill-Cub Bella och i GV-38 Helge Gustav. Det blev lite intensivt då mörkret faller så fort på hösten och det var rätt blåsigt men vi hann med alla innan solen gick ner, och volontärerna som väntade på sin tur njöt av grillen som vi tänt upp.

Gert Böll

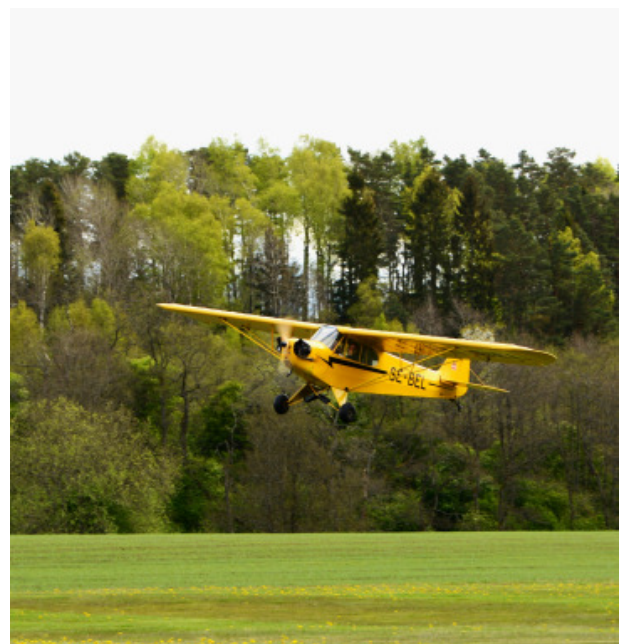


Foto Gert Böll

Pelle Lindquist – en mångsidig pilot i GVFS

Att medlemmarna i Göteborgs Veteranflygsällskap är flygintresserade är självklart, det ligger i sakens natur. För somliga, inte minst bland flera i byggruppen och bland piloterna är det en livsstil, många är genuina eldsjälar. En av dessa är Per Lindquist, helikopterpilot vid Polisflyget och nybliven (2013) medlem och pilot i Sällskapet – där kan man verkligen tala om ett mycket starkt flygintresse redan från pojkkåren, något som medfört att Pelle levtt ett kolossalt spännande flygarliv.

- Det vore väldigt trevligt för oss i byggruppen, och säkert även för andra medlemmar att då och då få läsa om våra piloter och varför de flyger hos oss, sade Ralph Duell nyligen vid en träff med Aviatörens redaktör, då vi bollade idéer om artiklar i medlemstidningen. Tack för tipset Ralph! Här kommer nu en presentation av eldsjelen Pelle Lindquist, som Aviatören nyligen fick en mycket intressant pratstund med. Håll tillgodo!

- Jag är född 1960, så jag har hunnit bli 55 år vid det här laget, inleder Pelle vårt samtal en kväll i mitten av oktober. Vi träffas på Pelles arbetsplats helikopterpolisens bas vid Säve, och får innan samtalet beskåda en uttryckning med en av polisens EC 135:or, en arbetshäst som Pelle är mycket förtjust i. – Men den sjunger nu på sista versen, förklarar Pelle, snart får vi nya helikoptrar, Bell 429, som polisen anskaffat. Den första har nyligen anlänt till Stockholm, och beräknas vara operativ under november månad. Jag blev nyligen influgnen på typen i USA, och det skall bli intressant att ha dem som arbetsredskap framöver.



Nu får du berätta om hur ditt flygintresse väcktes och utvecklades Pelle

- Jag är uppväxt i Säve samhälle, alldeles i närheten av F9 där det fortfarande flögs med J 34 Hawker Hunter fram till 1969, så flygmiljön fanns ju

runt hörnet. Och så hade jag en skolkamrat och kompis som hette Martin Nordström. Han var väldigt flygintresserad och började bygga plastmodeller och det hängde jag förstas på. Då var jag 13 år. Men den första närtkontakten med riktiga flygplan fick jag vid en utflykt med mina föräldrar till Svedinos flygmuseum i Ugglarp 1974. Där stod en sliten grön SK 16 utomhus. Jag klev upp på vingen och lirkade på något sätt upp huven så att jag kunde komma in i maskinen, och plötsligt satt jag djupt ner i plåtbaljan och var helt fascinerad av alla reglage och instrument. Det var ett stort ögonblick för mig, som jag fortfarande minns mycket tydligt! Just den maskinen dyker upp igen långt senare i mitt flygarliv, men det tar vi lite längre fram i berättelsen.

- Men det var när jag fick följa med Martin och hans pappa till flygdagen på F7 i augusti 1975, som jag blev ordentligt fast. Då såg jag Viggen för första gången, och det blev en riktig knock out. Svensk Flyghistorisk Förening hade en monter på flygdagen och jag anmälde mig direkt som medlem. Under två sommarläger på F6 och F11 (för att få komma nära Lansens, som var min favorit) cementerades flygintresset, och jag tänkte att jag på något sätt skulle få jobba med detta.

- På den tiden fanns det i Göteborg en man som hette Curt Palmblad, han var nog Sveriges förste, riktigt genuina flyghistoriker. Han delade mycket frikostigt med sig av sitt intresse och sitt kunnande till oss unga grabbar, och även äldre flyghistoriker, som samlades hemma hos Curt på Bangatan en gång i veckan för att snacka flyg och titta på Curts ofantliga samling flygfoto. Martin och jag var ofta där, tillsammans med sådana flygfreaks som Jan-Ove Karlsson, Anders Nylén, Egil Säbbö, Carl-Olof Emanuelsson och många fler.

- Samtidigt gick jag med i flygpojksverksamheten kopplad till FV:s Luftbevakning. Vi fick utbildning till luftbevakare i det gamla LGC:t i berget på Stora Badhusgatan 8. Instruktörer var Kapten Bengt "Chappa" Bengtsson och Fanjunkare "Sam" Samuelsson. Det var förstås pådrivande på flygintresset.

- Efter 2-årigt gymnasium sökte jag därför 1978 till STRIL-utbildning (Stridsledning) i Flygvapnet. Jag kom till F5 i Ljungbyhed där jag fick gå ett år på Herrevadskloster för att få full gymnasiekompetens. Där gick även de som skulle bli fältflygare, och jag blev sugen på flygtjänst i stället för marktjänst som det annars skulle blivit. Jag sökte därför över till fältflygarutbildningen och kom in, det var rena julafton! Så hösten 1979 började jag flyg-

utbildningen (GFU) och fick flyga SK 61 Bulldog och SK 60 Saab 105 och fick min Guldvinge av flygvapenchefen Dick Stenberg vid examen den 30 oktober 1980. Det var ett mycket stort ögonblick för mig!



- Efter fältflygarexamen på Ljungbyhed följde TIS 37, typinflygningskedet på Viggen, vid F15 i Söderhamn. Tanken var att jag skulle bli attackpilot och flyga AJ 37 Viggen på Såtenäs. Efter 1 månads teori började jag i december 1980 inflygningen på den tvåsitsiga SK 37 – först 3 pass i baksits och sedan fick jag kliva över i framsits. Den 23 januari 1981 flög jag första gången EK (ensamkommando) med Viggen. Det var stort, mycket stort! Jag satt i karran och tänkte på att jag bara 3 år tidigare hade varit flygpojke och byggt modeller av Viggen, och nu satt jag själv och skulle göra min första ensamflygning i denna fantastiska maskin. Det var helt otroligt! Utbildningen rullade på, och redan veckan därpå flög jag den ensitsiga AJ 37!



- Utbildningstempot var högt och det var även kraven på oss elever. Vi skulle visa upp en brant inlärningskurva, och min var alldeles för flack, det kände jag själv. Jag tyckte dock att det började

lossna och gå bättre. Men en dag när jag gjort tre, i mitt tycke riktigt bra, pass med Viggen blev jag inkallad till divisionschefen. Där och då plockades jag bort från utbildningen. Jag erbjöds en navigatörstjänst, men valde istället att lämna Flygvapnet. Det var förstås ett rejält bakslag, men det var bara att gilla läget. Med facit i hand är jag faktiskt riktigt nöjd med att jag inte blev kvar i Flygvapnet, för det har gett mig chansen till så många andra upplevelser i livet som jag annars skulle gått miste om.

- Vad göra nu, var frågan. Men jag behövde inte fundera särskilt länge. Jag hade under gymnasiet funderat på att bli polis, och så blev det nu. Efter utbildningen i Stockholm började jag under våren 1983 som ordningspolis på Hisingen. Det passade mig perfekt, och jag var kvar där hela 80-talet.

Men hur blev det med flygningen sedan du blivit polis – berätta!

- Jo jag hade lärt mig segelflyga på fritiden på Ljungbyhed och fått ett C-diplom, men det stannade vid det, jag tog inte upp det igen. Men jag hade även ordnat ett A-certifikat (PPL) för motorflyg och fått ett sådant innan jag lämnade flygskolan på F5. Det kom väl till pass, för nu när jag börjat hos Polisen blev jag flygsugen igen. Min lillebror hoppade fallskärm i Göteborg, och våren 1982 började jag flyga fallskärmshopparna, som höll till på Säve. Men inte nog med det, jag tyckte det verkade spännande, så jag började själv att hoppa. Det blev väldigt intensivt ett tag, och jag provade även på extrema hopp som från Trollveggen i Norge för att inte tala om när jag hoppade från tv-masten på Brudaremossen i Göteborg! Det var ju naturligtvis inte tillåtet, men en utmaning som jag inte kunde motstå, och det är preskriberat idag. Jag höll på med fallskärms-hoppning under hela 80-talet, det var några riktigt fina år.

- 1983 sökte jag till Arméflyget som värnpliktig flygförare och blev antagen. Det var sista vpl-kullen som fick flyga Bulldog, för sedan övergick man till helikoptrar (Hkp 5B). Jag blev tillfrågad och tackade ja till helikopterutbildning och blev sedan krigsplacerad som hkp-pilot i Armén. Det visade sig vara ett lyckokast, för Polisen utbildade på den tiden sina helikopterpiloter vid Armén. Nu hade jag alltså en lämplig utbildning för att bli helikopterpilot hos Polisen, och i november 1989 började jag vid Polisflyget på Säve. Därmed var det slut med tjänstgöringen i radiobil.

Hur kom det sig att du blivit medlem i GVFS?

- Jo, så här är det: Jag har alltså flugit polishelikoptrar i 26 år vid det här laget, men på senare år ville jag även flyga annat på fritiden, och då kom jag i kontakt med Swedish Air Force Historic Flight på F7 i Såtenäs. Mitt flygplancert (PPL) hade inte varit giltigt på över 20 år, men det visade sig att det räckte med uppfräschning på en flygskola för att få tillbaka behörigheten. Det var inget att tveka på, så med certet i handen var jag välkommen som pilot i SwAFHF. I avvaktan på att bli influgen på något av deras propellerflygplan sökte jag andra möjligheter till flygning, helst veteranflygplan, och då sökte jag kontakt med GVFS, som jag fått tips om redan i början av 1980-talet av en av grundarna, Evert Eriksson, och på den vägen är det. Jag blev medlem 2013 och blev då influgen på Bella av Tommy Bohlin. Det är ett mycket trevligt, klassiskt veteranflygplan som är behagligt att flyga om än ganska motorsvagt, vilket har sina nackdelar. Men det är väldigt trevligt att flyga sporre på gräsfält, det är en riktig höjdare och det passar mig perfekt! Jag hade tänkt att flyga in mig på GV:n i år, men det blev tyvärr inte av, så det är mitt mål för nästa år.



Hur har det gått med flygeriet i SwAFHF?

- Jag flyger föreningens Bulldog och Safir, men framför allt SK 16. Nu hoppas jag snart få möjligheten att flyga vår "nya" SK 16, "Den gule" 16028. Det har inte varit läge för det än, men det kommer att bli något alldeles speciellt. Det var nämligen just den SK 16 som stod hos Svedinos och som jag provsatt som 14-åring 1974! Är det inte fantastiskt?! Den har renoverats av SwAFHF under flera år och blev luftvärdig i slutet av förra året, så det blir en riktig höjdare att få spaka den. Den SK 16 jag flyger nu blev jag utbildad på hösten 2013, och är den som ägs av Svante Kilén och som vintertid har "hangarplats" i Aeroseum. SK 16 är ett

tungt och ganska krävande flygplan, som man som pilot måste vara kolossalt uppmärksam på. Man måste flyga rent och vara noga med farten, annars kan det gå illa, för den har sina egenheter. Även på marken faktiskt. När Alf Ingesson Thoor flög in mig betonade han bl.a. att ett sporrhjulsflygplan har inte landat färdigt förrän man står helt stilla – ett viktigt påpekande som även gäller GVFS flygplan, som ju alla har sporrhjul. Nu ligger min fokus på vår uppvisningsgrupp inom SwAFHF, där vi flyger med tre eller fyra SK 16. Vi som ingår i gruppen är Svante Kilén, "Affe" Ingesson Thoor, Olle Norén, Kjell Nordström, och jag. Kjell och jag delar på en plats i formationen. Vi var nyligen i Danmark och då flög Kjell i Roskilde och jag i Stauning, och det blev min premiäruppvisning.



Berätta hur du upplever medlemskapet i GVFS

- Eftersom jag har ett mycket starkt intresse för veteranflygplan ligger Veteranflygsällskapet mig mycket varmt om hjärtat. Jag blev därför väldigt glad när jag i år blev tillfrågad om att bli styrelseledamot, som jag förstås accepterade. Det är ett mycket intressant uppdrag, som också ger mig möjlighet att bättre lära känna både föreningen och folket.

- Det jag skulle önska mer av i föreningen är en större social samvaro mellan medlemmarna, inte minst piloterna. Åker man ut till Alingsås är man för det mesta ensam där i hangaren. Man flyger en sväng, men har oftast inte träffat en människa när man sedan rullar hemåt. Som det är nu är det svårt att lära känna de andra piloterna och medlemmarna i föreningen, och det tycker jag vi skall försöka ändra på. Grillkvällarna är jättebra, inte tu tal om det, men det vore trevligt även med andra tillfällen att träffas. Vi får väl alla fundera på hur vi löser detta.

Vad säger du om att engagera dig i byggverksamheten?

- Jag är mycket imponerad av det fantastiska arbete som våra medlemmar i bygggruppen gör! Jag

skulle gärna engagera mig i den verksamheten, särskilt som jag bor i närheten av Aerozeum, men jag är tekniskt helt obegåvad, så det är bäst för alla att jag inte är inblandad i detta. Jag fungerar helt enkelt inte med verktyg, så är det. Men det vore väldigt trevligt att ta del av den sociala delen av verksamheten i berget. Kanske kan vi utveckla den till en träffpunkt även för piloter? Det kan ju vara något att fundera på.

Hur ser du på framtiden Pelle?

- Jag har lite drygt fyra år kvar som aktiv pilot hos Polisen. När jag fyller 60 är det nämligen slutfluket där. Då skall jag ägna mig åt att flyga veteranflygplan i GVFS och hos SwAFHF, det ser jag verkligen fram emot. Jag hoppas också kunna bidra till att värva fler nya piloter till GVFS och att utveckla den sociala delen av verksamheten. Allt detta blir något att satsa på efter polistiden! Sedan skall jag fortsätta med flygfotografering, som är ett annat av mina stora intressen, för att inte säga en passion, vid sidan av själva flygningen. Kameran har närmast varit som en kroppsdel under alla år.

Nu får du säga något om din familjsituation som avrundning

- Ja familjen är förstås en mycket viktig del av mitt liv. Jag gifte mig med Helena 1989, och vi har tre söner, alla är vuxna och utflugna. Den yngste går i pappas fotspår på polisskolan och mellanpojken hoppar fallskärm, också han som pappa gjorde medan den äldste har innebandy på hög nivå som hobby.

Men vi måste förstås också lyfta fram att Pelle Lindquist och parhästen Åke Hall producerat tre ypperliga böcker, nämligen två böcker om F9 och en om "Flyget i Göteborg 100 år" – alla rikt illustrerade med foto. Bokproduktion är således en annan sträng på Pelles luta.

För GVFS är det en stor tillgång att Pelle Lindquist är medlem, det är vi mycket glada över! Med detta tackar Aviatören för en mycket intressant intervju och önskar Pelle lycka till med flygarlivet i framtiden!

Text Ulf Delbro

Foto Per Lindquist



Gunillas tips inför vintern

Det är den 29 oktober och plus 10 grader. Men, det kommer en vinter i år också. Blir det 70 cm snö och minus 18 grader? Eller Västkustslask och nollgradigt? Eventuellt blir BEL kvar i Alingsås, åtminstone en del av vintern. Det beror väl på hur många som vill flyga.

Hursomhelst: Vinterflygning kräver lite mer. Ni som har rutin på vinterflygning med BEL kan ju sluta läsa här. Eller?

- Vid lufttemperaturer kring noll och under **skall motorn förvärmas ca 45 minuter till en timma**, beroende på lufttemperatur. Att tvinga igång motorn med snapsar innebär brandrisk och ökat slitage. Vi använder en varmluftsfläkt på ett stativ. Lägg det blå skycket över motorn men **INTE över fläkten**, se bilden! Tänk på att propellern inte tål värmen.
- Och...åk **inte** till stan och fika under tiden!
- **Hantera inte bensin medan du värmer**, dvs fylla ner från vingtanken. Vi vill ju inte att vår BEL ska brinna upp.
- Tomgångsplané kylar ner motorn mer än förvärmningen orkar värma. Den lilla motorn orkar inte ge tillräcklig värme för att hålla isen borta. Risk att motorn inte svarar när du behöver den. Alltså: **Lite gas på finalen och inga bedömningslandningar!**
- Om du landar borta på ospårad snö: Tänk på att det är vanskligt att landa på en obruten snöytaman får svårt att bedöma höjden.

Låt oss hoppas på en härlig vinter med många fina flygdagar!

Gunilla. Motorflygchef



Trevliga grillkvällar

I år har vi haft inte mindre än fyra grillkvällar på Rödene-fältet i Alingsås, alla gångerna med ett härligt väder och många besökare, både flyg- och bilburna. Alla grillade, umgicks och hade trevligt tillsammans, som det brukar bli när veteranflygentusiaster träffas. GVFS höll, som vanligt, fyr i grillen.

Aviatören var på plats vid träffen i september och noterade då gästande flygplan från Aeroklubben Göteborg, Chalmers Flygklubb. Lidköping och Backamo plus flera UL-flygplan från t.ex. Fjärås. Dessutom gästades vi av SE-EMB som (troligen) är Sveriges äldsta Piper PA 140 Cherokee, byggd 1964. Den är baserad på Viared, och vår ordförande Gert Böll är en av 8 delägare i maskinen. På en av bilderna ses Gert Böll tillsammans med Viktor Svedholm, en annan av delägarna, som också flög kärran från och till Viared den här kvällen. Det blev också ett antal flygturer med våra egna maskiner, GV:n Helge Gustav och Cub:en Bella där bl.a. medlemmar i byggruppen fick chansen till en stjärtsväng, självklart mycket uppskattat!

Det blev förstås mycket flygsnack runt grillen och vid långbordet, gamla skrönor blandades med nya, och så skall det vara, då är det trevligt och god stämning. Nu väntar vi på nästa säsong med ännu ett antal trevliga grillkvällar i Alingsås, det är det många som hoppas på!

Ulf Delbro, text och foto



Datoriserad dagbok

Sedan ett antal år tillbaka administreras all verksamhet på våra flygplan i ett speciellt för det ändamål utvecklat dataprogram. Undertecknad – med lång erfarenhet som IBM-programmerare – ansåg i ett tidigt skede att skriva på papper och förvara dessa dokument i olika pärmar inte längre tillhör dagens sätt att arkivera. Inte minst med tanke på en eventuell katastrof, typ brand.

Av den anledningen föreslog jag en datoriserad dagbok. Först gjorde jag en grundlig systemanalys, började skissa på en databas och med stöd av många, många samtal med bl a Ralph Duell och Lasse Lindström, som båda gav mig värdefulla anvisningar och framförde önskemål och behov, växte det fram ett dataprogram som uppfyller alla krav på digital förvaring och presentation av data.

Ett dataprogram skrivet i form av en databas är den enda lösningen för hantering av stora mängder data och med endast få musklick ger det supersnabb tillgång till den lagrade informationen. Lasse är vår man på plats och han har länge skött administrationen *the old fashioned way* så att säga. Men nu är det tid att växla spår och i samråd har vi kommit överens om att kollega Tomas Odhäll framöver kommer att köra programmet.



Självfallet erbjuder programmet möjligheter att framställa en utförlig och väldokumenterad teknisk byggjournal som GVFS ska kunna redovisa för en representant av EAA. I första hand gäller det dokumentation till vår helrenoverade GV-38 SE-AHC som inom en snar framtid närmar sig sin andra (!) *first flight*.

I skrivande stund är programmet färdigutvecklat och har nått sitt "fulländande" och GVFS kan glädja sig åt att man förfogar över ett rätt så avancerat datasystem som tryggt och säkert förvarar många års viktig information. Framtida projekt kan nu från första början dokumenteras på ett tidsenligt och professionellt sätt!

För att citera en variant på bröderna Wrights uttalande:

"Det som är svårt att göra gör jag idag. Det som är omöjligt att göra kräver lite mer tid!"

Text och foto: Hans Slieker, Bygggruppen GVFS

Årets flygbok 2015 utsedd

Det blev boken "SAS flygplan 1946-2014" som tog hem den prestigefyllda titeln "Årets Flygbok" vid den årliga Flyglitteraturträffen, FLIT, som för 32 gången hölls i Flygets Hus på Malmslätt under helgen den 3-4 oktober. I boken får man en mycket god och intressant inblick i SAS olika flygplanköp under de närmare 70 år som täcks in. Hur urvalet av de olika modellerna gick till och de många turerna runt anskaffningen, såväl politiskt om tekniskt för att passa var tids behov beskrivs detaljrikt. Författarna, Birger Holmer, Ulf Abrahamsson och Bengt-Olov Näs vet verkligen vad de talar om. De satt alla på centrala positioner inom SAS med uppgift att analysera vilka flygplantyper som bolaget hade behov av samt för utvärdering och rekommendationer av de sammanlagt 45 olika propeller- och jetmaskiner som anskaffades. Boken, som har 216 sidor är utgiven av Svensk Flyghistorisk Förening och är föreningens årsbok, Flyghistorisk Revy, 2014.

ISSN 0345-3413

Text och foto: Ulf Delbro

Bengt-Olov Näs (t.v.) och Ulf Abrahamsson visar glada upp sitt diplom. Birger Holmer hade ej tillfälle att delta vid prisutdelningen på Frimis i Linköping.



Utflykt till Falköping med komplikationer

Lördagen den 6 juni, Sveriges Nationaldag, genomförde EAA sitt årliga fly in, denna gång på Falköpings flygplats. Från GVFS deltog Johan Ahlgren och hans 12-åriga dotter med GV 38:an, och Thomas Svensson med "Bella". Sällskapet vice ordförande Erik Tunared anlände med Alingsås Flygklubbs Diamond D20 Katana tillsammans med sin pappa Tonny.

Det blev en mer spännande utflykt, åtminstone logistiskt sett, än vad som var tänkt. Vädet var inte optimalt. Vinden ökade successivt under dagen, vilket var helt enligt prognosen. Den sade å andra sidan, att vinden skulle avta under eftermiddagen, men se, det stämde inte alls, den ökade i stället och blev ganska besvärande. Många av deltagarna i detta fly in, som hade planerat att flyga hem på eftermiddagen fick vackert tänka om, så också Johan Ahlgren och Thomas Svensson. Det var inte aktuellt att ge sig upp i luften varken med Helge Gustaf eller Bella. GV:n fick plats i en hangar medan Bella tjuvdrades så rejält, att den säkert skulle motstått en orkan, sade Erik Tunared till Aviatören.



Nu ställde vår eminente flygfotograf Daniel Karlsson upp och erbjöd plats i bil från Falköping. Detta nappade Johan Ahlgren och dottern på liksom Thomas Svensson och Tonny Tunared. De fick skjuts till Alingsås där de hade sina bilar och kunde därifrån ta sig hem. Erik var kvar i Falköping, men konstaterade under kvällens gång att vinden faktiskt mojnade tillräckligt för att det skulle vara ok att flyga hem med AFK:s Diamond – den är inte lika vindkänslig som våra klenoder.

- Jag startade kl 21:30 och det blev en fantastiskt fin flygning hem till Alingsås, berättar Erik. Det var en underbar kväll för flygning. När jag kom upp på lite höjd var det som att åka i smör och det blev en mycket fin solnedgång när jag landade på Rödene.

- På måndagen den 8 juni samlades Johan, Thomas och jag på Aeroklubben på Säve. Vi hyrde deras 172:a, SE-GYX, flög upp till Falköping, hämtade våra två flygplan och flög sedan eskader ner till Alingsås, och jag fortsatte till Säve med 172:an. Så löste det sig ändå på ett bra sätt, inte minst tack vare att vännen Daniel Karlsson var bussig och ställde upp med skjuts. Stort tack för det Daniel, säger Erik Tunared avslutningsvis.

Text och foto: Ulf Delbro



Nytt från Aerooseum

- Den mest positiva nyheten jag kan berätta om är, att det nu ser väldigt ljusst ut för flygplatsen Säves framtid, säger en påtagligt glad Roger Eliasson, chef för Aerooseum, när Aviatören får en pratstund med honom i slutet av oktober.

- Swedavia tecknade för en tid sedan ett intentionsavtal med fastighetsbolaget Serneke Group i Göteborg om försäljning av Säve flygplats till detta bolag, förklarar Roger Eliasson. Ett avtal mellan parterna skall, enligt Swedavia undertecknas den 31/12 i år. När jag hörde talas om intentionsavtalet skickade jag en inbjudan till företagets huvudägare Ola Serneke att besöka Aerooseum under evenemanget Helimeet i augusti, fortsätter Roger. Han kom tillsammans med sina tre små döttrar och sin pappa, det var väldigt trevligt, och jag fick då information om vad som kan förväntas.

- Ola Serneke, som är urgöteborgare var tydlig med att hans avsikt är, att den nuvarande flygverksamheten skall vara kvar, och att flygplatsen skall utvecklas, säger Roger Eliasson. Man har redan anställt en ny medarbetare, Rickard Edlund, som har till uppgift att just utveckla flygplatsen. Detta är väldigt glädjande för alla som är verksamma här ute. Det betyder förstås mycket inte minst för Aerooseum och för GVFS, det blir ett verkligt lyft! Nu har vi gått och hukat sedan december förra året och undrat vad som skall hända med flygplatsen, men nu med Serneke Group som tilltänkt köpare, ser det plötsligt ljusst ut!

- Tänk om vi nu äntligen kan utveckla område David, dvs den gräsyta som ligger mitt på flygplatsområdet. Då skulle man kunna utnyttja den för t.ex. Veteranflygsällskapets sporrhjulsmaskiner, det är något Ralph Duell och jag talat om många gånger. Det vore verkligen roligt om detta kan förverkligas, säger Roger entusiastiskt och pekar på en karta över flygplatsen var gräsytan ligger! Ja, det känns verkligen riktigt bra alltsammans, menar Roger men tillägger "peppar, peppar" för säkerhets skull.



Vad har du mer att berätta om för Aviatörens läsare?

- Jo, nu får vi i dagarna ner en ny maskin i samlingarna, nämligen en Twin Bonanza, som är ett civilt, tvåmotorigt flygplan. Det har stått på Arlanda Flygsamlingar, men det är norskregistrerat, och Arlandasamlingarnas koncept är att endast ha svenskregistrerade flygplan, så därför får vi överta maskinen. Aerooseums målsättning är att ha civila och militära flygplan och helikoptrar med nationell och internationell bakgrund. Detta blir vårt första civila, internationella flygplan, så det är roligt. Vi fick god hjälp med detta projekt av medlemmar i GVFS som var uppe på Arlanda och "rekade". De tog bilder och gjorde en skiss, det var mycket värdefullt, så jag passar på att tacka för denna hjälp!

- Sedan kan jag säga, att det gått mycket bra för Aerooseum i år. Det är väldigt positivt, att vi hela sommaren legat på plats nr 1 bland västra Sveriges museer på världens största resesite "Trip Advisor", före Volvo-museet, Maritiman och Universeum, och det är en stor framgång för oss, poängterar Roger. Detta har bidragit till att sommaren varit fantastiskt bra ur besöksynvinkel. Vi räknar nu med att landa på 60.000 besökare räknat på hela året. Det är en ökning med 20 %, så vi är mycket nöjda. Att det blir alltfler besök av skolklasser hos oss är dessutom särskilt glädjande!

Har du något annat trevligt att runda av med Roger?

- Jag vill gärna tacka för att en grupp om 10-12 volontärer nyligen fick en flygtur i Alingsås med era veteranflygplan, GV 38:an och Cub:en. Detta är något våra volontärer verkligen ser fram emot, och de som får en chans till en flygtur är mycket glada, och det är jag också, det skall ni veta! Jag tycker f.ö. att samarbetet mellan Aerooseum och Veteranflygsällskapet fungerar alldeles utmärkt, och det är glädjande! Om det nu går som det är tänkt med Sernekes planer med flygplatsen blir det väldigt positivt för både Veteranflygsällskapet och för Aerooseum – det är mycket vi då kan göra tillsammans säger Roger avslutningsvis, och Aviatören tackar för intervjun.

Text och foto: Ulf Delbro

Kurts flygarminnen IV. Äventyr på Öresjön

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

Kurt var jaktflygare på F9 fram till 1949. Innan han lämnade Flygvapnet var han en tid tjänstledig och jobbade 1948 som flyglärare vid Ostermans vinterflygskola på Öresjön utanför Borås. Sjön var frusen och man flög med en Auster, SE-ARL, på skidor. Som mekaniker hade Ostermans engagerat Olle Fredricson från Bröderna Fredricsons Flygservice på Torslanda. Nu låter vi Kurt själv berätta:

- Bonden som bodde i närheten av vår bas hade varnat oss för den nyckfulla isen. Den går bara upp en gång, sade han, och sedan är det inte längre någon is på sjön. Vi trodde inte riktigt på detta, men bonden hade helt rätt, visade det sig en sen kväll på vårvintern.

- Olle och jag hade varit i Borås och roat oss, och vi promenerade på natten landsvägen ut till Öresjön och den lilla stugan som vi bodde i. När vi närmade oss sjön fick vi höra ett förfärligt muller, vi trodde det var åskväder, men det var isen som gick upp. Nu var goda råd dyra, vi måste ju rädda Austern, som stod på skidorna alldeles vid sjökanten. Isen bar fortfarande, men den bröts upp mer och mer. Olle började göra i ordning kärran för att vi skulle kunna komma iväg så fort som möjligt medan isen fortfarande låg kvar. Men det var nermörkt, och det gick inte att starta förrän det hade ljusnat någotsånär.

- Det blev en mycket lång och nervös väntan på gryningen. Vi kunde ju inget göra mer än att hoppas på att isen inte skulle helt ge sig, för då hade ju kärran gått till botten. Till slut blev det så pass ljus att jag kunde satsa på att komma i väg. Vi fick igång motorn och jag drog på för fullt. Det var inte längre en jämn isyta, utan flaken låg huller om buller på varandra. Det hoppade och smällde och det var tveksamt om det skulle gå vägen, men jag lyckades få upp kärran med klaffen, och det var i grevens tid för det var verkligen på håret!

- Men nu var ju frågan vart jag skulle ta vägen – det hade jag inte funderat på överhuvudtaget medan vi väntade på att det skulle ljusna. Jag var bara inställd på att komma iväg medan isen låg kvar. Bara jag kommer loss så ordnar det sig. Det

får bli Torslanda kom jag fram till, där finns det resurser. Sagt och gjort, kursen sattes mot Torslanda. Men där var det helt snöfritt och jag hade ju skidor på kärran! Vad göra? Jo det fanns en liten gräsplätt, inte längre än 50-75 m, i en triangel mellan de korsande asfaltbanorna, den fick duga.

- Jag gick in i trafikvarvet för inflygning mot gräsplätten när trafikledaren Curt Åkerstedt lyste rött med signallampan, dvs jag fick inte landningstillstånd. Jag fortsatte in på final mot plätten trots rött från signallampan. Då sköt Åkerstedt ett rött signalskott utan effekt. Jag satte Austern så att skidorna precis skrapade i asfalten innan de tog i gräsytan. Där sögs de fast, och det hade blivit mer eller mindre tvärstopp om jag inte hade gett gas. För att inte stå på nosen fick jag ge mer och mer gas, så när maskinen till slut stod still hade jag fullgas. Bara man använder rätt teknik, så går det att landa med skidor på gräs, det är helt klart. Strax kom Arnold Fredricson ut och bytte skidorna mot hjul, det var kvickt ordnat, och sen var det bara att taxa in.

- Under tiden hade trafikledare Åkerstedt kastat sig i jeepen och i full fart kört ut till gräsplätten. Där fick jag mig en ordentlig utskällning: "Ser du inte när jag både lyser rött med signallampan och skjuter rött signalskott?" Åkerstedt hade sett att det var skidor på maskinen och ville varna mig, han trodde jag hade glömt det, så ingen skugga på honom. Vi träffades många år senare vid en konferens för flygplatschefer. Curt var då chef för Bulltofta och jag för Säve. Minns du, sade vi båda. Jodå, sade Curt, det glömmet jag inte, jag lyste rött med allt jag hade, och det gav du fasen i. Men det gick ju bra trots att du landade med skidor på barmark!

Ulf Delbro



SE-ARL, här som synes utan skidor

Cape to Cape



Den svenske privatflygaren Gösta Andrée genomförde 1929 en verklig långflygning, från Stockholm till Kapstaden i Sydafrika med sin de Havilland DH 60 *Moth*, SE-ABS. Flygplanet var döpt till *Sandvik* efter företaget *Sandvik* som sponsrade flygningen. Andrée delade ut otaliga rakblad under resan.

Flygresan startade den 12 september 1929 och Kapstaden nåddes den 24 oktober. Under hemflygningen drabbades Andrée av problem i Nordafrika och flög sista biten, över Europa, med ett italienskt flygplan, men det är en annan historia. Jag rekommenderar läsaren att läsa den bok som Andrée skrev efter hemkomsten och som kom ut året därpå. Titeln är *Sandviks flygning till Kap* (Bonniers förlag).

En som läst Andrées bok är Airbus-piloten Johan Wiklund, som dessutom äger en de Havilland DH 60 *Moth*. Denna kombination resulterade i att Johan beslöt att göra om Andrées bravad, på samma villkor!

Till och med klädseln skulle minna om Andrées prestation för han flög iklädd en ullkostym, lågskor och keps, och gick det då måste det ju gå även idag anser Johan.

Johan Wiklund lade dock ribban lite högre än Andrée då han avser flyga från Nordkap till Kapstaden. Det blir ju en bra bit till och den första etappen, Nordkap till Stockholm, genomförde han med start vid Nordkap den 6 juni i år och landning på Skå-Edeby fem dagar senare.



I främre sittbrunnen har en extratank placerats för att öka räckvidden. Foto Hans Wallin.

Foto Hans Wallin.

Flygningen från Stockholm söderut inleddes som planerat den 1 september och målet är att nå Kapstaden den 24 oktober, alltså omkring en vecka efter att denna tidnings hamnat i din brevlåda. Vi återkommer i nästa *SFT* med resultatet av flygningen.

Johan finansierar själv sin flygning men har samtidigt en "Crowd funding" på nätet med syftet att få in pengar till ett projekt "Make reading cool" för att sponsra barn och ungdom i Kapstaden att köpa läromedel. På detta sätt vill han ge tillbaka något för att han kan komma ner och uppleva deras land. Kan du stödja detta läsprojekt, så gör det.

Sven Stridsberg

PS: Johan landade den 28 oktober så gott som exakt 86 år efter Gösta Andrées ankomst till Kapstaden!

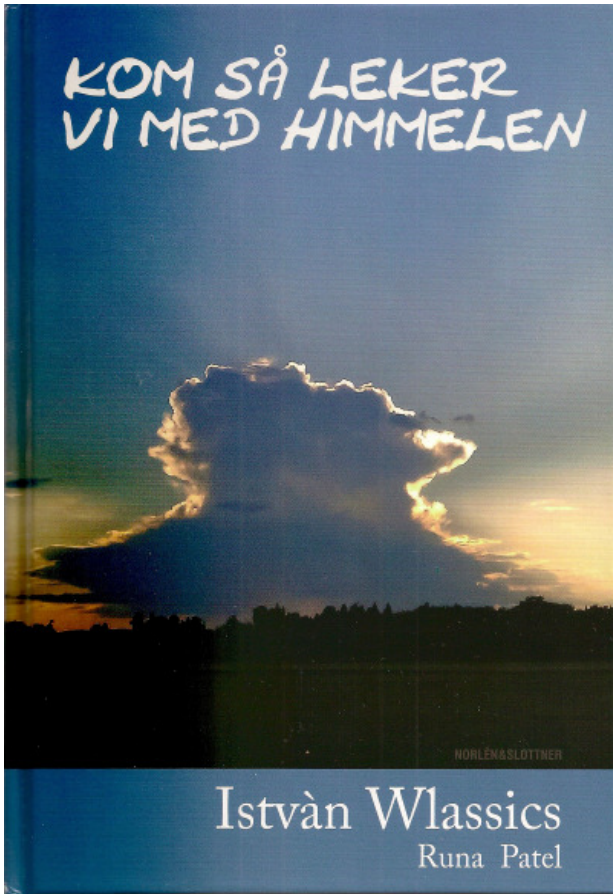
Denna artikel har varit införd i Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 5-15 och får återges i *Aviatören* med benäget tillstånd av författaren.



Johan Wiklund klar för start. Kavajen är nu utbytt mot en varm flygarjacka. Foto Hans Wallin.

Lästips – "Kom så leker vi med himmelen"

Välkände flyghistorikern i Göteborg, Börje Räftegård har läst segelflygaren István Wlassics bok, *Kom så leker vi med himmelen*, och har skrivit en recension, som Aviatörens läsare här får ta del av. Den lockar onekligen till läsning av boken!



Boktitelns glada uppmaning ackompanjeras på pärmen med en bild av ett präktigt moln, ett cumulonimbus. En sådan syn väcker alldeles speciella känslor hos alla segelflygare. I detta moln finns hissen som erbjuder en snabb höjdvinst på flera tusen meter. Men det är inte helt riskfritt att ge sig in i den leken. En som vet detta är bokens författare István Wlassics. Han är sedan länge en välbekant profil i segelflygkretsar och hör till den avundsvärda lilla skara som lyckats fästa tre diamanter på sitt Guld-C märke. (För icke segelflygande läsare: för att nå denna segelflygets högsta internationella utmärkelse krävs en distansflygning på minst 500 km, en flygning med angivet mål på minst 300 km samt en höjdvinst på minst 5000 m.)

Om detta och mycket annat som Wlassics upplevt

mellan himmel och jord berättas här i anekdotiska tillbakablickar som sträcker sig över ett drygt halvsekel. Här handlar det om flygandets glädje och skönhet, om triumfer och tillkortakommanden. Provet på detta får man redan i de tidiga berättelserna om hur det gick till när de tre diamanterna skulle erövas. För den längsta av distansflygningarna lade Wlassics upp en 550 km lång triangelbana som började vid hemmabasen Ekeby flygfält utanför Eskilstuna, fortsatte till värmäländska Torsby och därefter Dådrans kapell vid Rättvik för att sedan återvända till Ekeby. Den dagslånga färden slutade snöpligt bara några 100 meter från Ekeby fältgräns! Men skam den som ger sig – redan dagen därpå flög Wlassics återigen samma rutt, fullbordade färden, och klarade därmed sin andra diamant. Höjdprovet en vecka senare för den tredje ädelstenen blev också händelserikt. Han kopplade loss från bogserplanet på 1200 meters höjd och gick in i ett åskmoln som förde honom upp till 7800 m. Vägen dit ackompanjerades åskknallar, elstötar från roderlinorna och på vingarna en rejäl isbildning, som släppte först efter utrullningen på hemmafältet.

Här finns också muntra episoder om möten med såväl arga som välkomnande markägare vid utelandningar, missförstånd mellan författaren och bogserande pilot, formationsflygning med vildgäss och andra minnesvärda händelser. Wlassics har under hela karriären klarat sig från allvarigare olyckor, utom den gång då han på hangarplattan tvättade husvagnstaket stående på ranglig stege. Då doktorn några veckor senare avlägsnade gipset på det rejält sönderbrutna benet inviterades hon helt chevalereskt till en segelflygtur av den återställda patienten: "Ja, gärna. Jag har flugit Sk 60, Draken och Lansen, men jag har aldrig segelflugit." När hon såg den häpna misstron hos patienten tillade hon: "Jag heter Bratt och är Erik Bratts barnbarn."

Men det som kanske allra mest dröjer sig kvar efter avslutad läsning är kärleksförklaringen till segelflygandet och viljan att förmedla de speciella upplevelser som där erbjuds. Stundom når berättandet en prosalyrisk nivå. Se här ett exempel: "Väl inne i molnet hamnar man i en värld utan synliga referenser. Sikten i ett moln är så dålig att man ibland knappt ser vingspetsarna. Man flyger i ett slags tomrum med hjälp av sina instrument. Ljudet man

hör låter till att börja med som vanligt, men beroende på vilket molnlager man kommer in i så hör man ljudet av regndroppar eller iskristaller mot vingarna. Ljuset i molnet har både en annan färg och konsistens än det man är van vid utanför. Man är insvept i ett ljusare eller mörkare pärlmor-skimmer som verkar lent och mjukt. Det känns som om man skulle vilja öppna fönsterluckan och greppa en näve 'molnljus'."

Sådana passager läser jag med ett leende, ty – som Alf Ingesson Thoor skriver i sitt förord – detta är en liten bok att bli glad åt.

Börje Räftegård

PS: István Wlassics tilldelades vid Flyglitteraturträffen i Linköping i oktober nr 2 av det nyinstiftade s.k. Kernellpriset till minne av legendariske flygentusiasten och boksamlaren Stig Kernell i Tranås, som gick bort 2014. Wlassics fick priset för den nu recenserade boken.

Upprop om sponsorer och bidragsgivare

Som alla naturligtvis förstår, så kostar det mycket pengar att renovera veteranflygplan, och att hålla dem i luftvärdigt skick så att de kan flygas. Intäkterna från medlemsavgifter är förstas mycket viktiga, och därför försöker vi värva nya medlemmar närhelst vi får möjlighet. Men även bidrag från sponsorer liksom olika kommunala bidrag är mycket välkomna, och vi söker därför med ljus och lykta efter sådana 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 är det mycket värdefullt om du hör av dig. Kontakta gärna GVFS ordförande Gert Böll: gertboll1@gmail.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 ett tillräckligt högt flygtidsuttag för att säkerställa en god ekonomi. Vårt starka kort är, att vi erbjuder möjlighet att flyga till en kostnad som är klart lägre än vad man får betala i "storklubbar". 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 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 Delbro

GV-38 som modellbyggsats 1944

I ett tidigare nummer av Aviatören (nr 93, maj 2014), berättade vi om Christer Hedberg i Gullsby i Värmland, vars pappa, Stig Olsson under några år på 50-talet ägde vår GV-38, SE-AHG. Christer är modellflygare och hade fått idén att ta fram en modellbyggsats av denna flygplantyp för att sälja till modellbyggarentusiaster. Tanken är att det skall bli en byggsats i skala 1:3, dvs en rejäl modell för RC-flygning. Hur det gått med Christers planer är i dagsläget inte känt av Aviatören.

Men det skulle hursomhelst inte bli första gången GV-38 skulle finnas att köpa som byggsats. I den för alla modellbyggare välkända firman Wentzels jubileumskatalog från 1944 erbjuds en modellbyggsats av just en GV-38 i skala 1/15. Spännvidden blir då 710 mm. Priset på byggsatsen är 3:50, och vill man enbart köpa ritningen, så kostar den 75 öre. Som framgår av bilden i katalogen är det vår SE-AHC, som får representera flygplantypen.

Firman Wentzels Hobby finns f.ö. fortfarande kvar, 81 år efter att den grundades av Sven Wentzel 1934. Butiken ligger i Gallerian i Stockholm. Adressen är närmare bestämt Regeringsgatan 25.

Ulf Delbro



Göteborgs Veteranflygsällskaps jullunch 2015

GVFS håller sin traditionella jullunch lördag den 5 december klockan 13 i en lokal hos Idrottens Bingo på Kungsgatan 47 vån 3, **granne med gallerian Grand. I denna lokal, där vi även hade vår jullunch förra året kan vi få plats med uppemot 60 personer.** Priset per person är 285:- kronor inkl. julmust, lättöl, cider eller vatten plus kaffe efter maten. **Starkare drycker såsom öl, vin och starkcider finns att köpa till ett pris om 39:- kronor.**

Anmälan som är obligatorisk och bindande görs senast den 26 november **helst på mail till: gertboll1@gmail.com** eller på mobil 0708-90 56 25. **Vid avanmälan efter den 26 november debiteras medlemmen beloppet 285:- kronor.** Betalning sker kontant på plats och vi uppskattar jämna pengar!

Även i år anordnas ett lotteri, så tag även med pengar för lottköp!
Hjärtligt välkomna!

Gert Böll

Ordförande i GVFS



Från grillkvällen i september Foto Ulf Delbro

