



Aviatören

Nr 99 april 2016



Aviatören nummer 1 2016 utgåva 99 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: Safir SE-AUR
Baksidan: Ållebergs Moth och Mikael Ivarssons dito
Foto: Daniel Karlsson

Ordförandens hörna



Bästa medlemmar i Göteborgs Veteranflygsällskap
Jag sitter i skrivande stund på ett hotellrum i södra
Danmark och kikar ut på åkrarna där vårsådden redan
syns och jag känner att suget efter att komma upp i luften
igen börjar göra sig påmint. Det är visserligen bara
mitten på mars och vädret kan ju fort ändra sig men det

känns ändå härligt att märka att solen börjar värma och
att snön sakta försvinner.

Dessa tankegångar för mig osökt in på en viktig sak som
rör GVFS. Vid årsmötet i februari redovisades att
föreningen gått minus under 2015. Detta är naturligtvis
inte hållbart, och styrelsens viktigaste uppgift är nu att
styra upp läget mot positiva siffror igen. Minusresultatet
beror till stor del på det låga flygtidsuttaget under 2015
och jag kan bara konstatera att vi hade ett relativt dåligt
år vad gäller flygväder, våren och början på sommaren
kändes som evighetslånga blöta och blåsiga dagar och
stora delar av sommaren var inte lämplig för flygande i
våra gamla farkoster. Det fanns en hel del soliga dagar
men dom som jag minns bäst var riktigt blåsiga och jag
stod mer än en gång på fältet i Alingsås och såg hoppet
om en flygtur blåsa bort med vindar på 25-30 knop. Jag
vet att flygtidsuttaget i Borås flygklubb också påverka-
des negativt så det är inte bara vi som fått känna på det
dåliga flygvädret och vi får hoppas på ett riktigt fint
flygväder under 2016.

En sak som vi i styrelsen ska jobba med i år är att få fler
av våra piloter till att flyga Bella och GV-38'an. Vi har
närmare 40 piloter i föreningen men det är konstigt nog
bara dom vanliga 6-8 piloterna som flyger våra flygplan.
Den situationen ska vi se över och vi hoppas kunna
locka fler av dessa "vilande" piloter till att börja flyga i
GVFS. Ett problem har varit att Tommy Bohlin i stort
sett ensam har haft hand om inflygningen av nya piloter
och det är för tidskrävande för en ensam instruktör som
dessutom har ett krävande jobb. Nu har vi fått kontakt
med en person utanför föreningen som förhoppningsvis
kan hjälpa till med inskolningar och sedan har vi allas
vår egen Erik Tunared som ska försöka hinna med att gå
en CRI-kurs och då har vi helt plötsligt tre instruktörer,
vilket är precis vad vi behöver. Vi kommer i styrelsen att
ägna tid åt att kontakta piloterna i vår förening och höra
vad som behövs för att få flera att bli aktiva, det måste
finnas vägar att få dessa i luften i våra flygplan. Vi
kanske åter ska börja med fasta kvällar en eller flera
gångar i månaden där vi träffas på fältet och flyger till
andra flygfält? På årsmötet kom det upp förslag om
landningstävlingar och utflykter till klubbarna i västra
Sverige och vi tar gärna emot flera förslag på aktiviteter
som gör att vi träffas lite oftare och får igång en ökad
flygverksamhet. Våra populära grillkvällar kommer vi
att fortsätta med under den kommande sommaren, så
kolla upp hemsidan www.gvfs.se och ni som har Face-
book kan kika in där också för senaste nytt.

Jag vill också nämna att vi fått ett antal nya medlemmar
i föreningen och dessa vill jag önska hjärtligt välkomna
och ni som varit med ett tag ska som alltid veta att ni är
oerhört viktiga för föreningen och ni är alla välkomna att
kontakta oss i styrelsen med idéer eller frågor om vår
verksamhet. Att vi har hittat rätt stil omkring våra
grillkvällar och möten är ganska klart, och på förra årets
sista evenemang som var den traditionella jullunchen
fick vi i styrelsen nöjet att träffa ett fyrtiotal av våra
medlemmar. Tillsammans fick vi mycket trevligt, och vi

njöt alla av vår gästtalare Alf Ingesson Thoor som berättade om sitt flygarliv i närmare en timma. Inte minst jag själv uppskattade Affe's insats och fick tacka av honom med ett par flaskor gott vin i två färger. Mer om jullunchen på annan plats i Aviatören.

Slutligen vill jag slå ett slag för gänget som håller vår byggverksamhet igång nere i berget, utan dom hade det inte funnits ett GVFS och jag tycker att ni ska passa på att hälsa på dom nån lämplig tisdag och med egna ögon se vilket hantverk dom utför därnere, heders åt dom!

Med flygande hälsningar

Gert Böll, ordförande i GVFS

Flygfältsnytt



Återigen vaknar verksamheten på Alingsås ESGI till liv, med både segel- och motorflyg. Dock något mindre motorflyg än innan. Jag kunde i föregående Aviatören berätta att Alingsås flygklubbs Diamond DA-20 SE-LYB var till salu, och den har nu blivit såld till Österrike. Klubben står nu utan flygplan och beslut om fortsatt verksamhet kommer att tas vid ett extra årsmöte nu i vår.

I ett tillväxtprogram som Alingsås kommun presenterade sent 2015 nämns åter igen "Norra Länken", den vägförbindelse mellan E20 och Magravägen som ev. kunde hota vår inflygning från söder. Kommunstyrelsen har beslutat att återuppta diskussionerna med Trafikverket, och det återstår att se vad de beslutar. Trafikverket har vid ett tidigare tillfälle meddelat att de kan bygga vägen, om kommunen finansierar den till fullo, varpå frågan hamnade i träda.

I höstas tog driftiga medlemmar ut Göteborg segelflygklubb till hacka och spade (grävmaskin och dumper) och fixade det surhål som funnits mitt på banan i många år. Dräneringsarbetet har nu satt sig lite grann, och man bör vara lite uppmärksam på ojämnheter i banan mitt för segelflyghangaren.

Erik Tunared

Fint besök hos Aerozeum och GVFS

Den 16 mars var Ove Dahlén och Ulf Edlund på besök i Göteborg för att hälsa på Aviatörens redaktör. Vi tre var tidigare kollegor och arbetskamrater

vid Saabs Flygdivision i Linköping.

Ove Dahlén förknippas kanske mest med jobbet som provflygare och försäljare av MFI-flygplanen, men han blev tidigt engagerad som försäljare av passagerarplanet Saab 340 och placerad i USA där han avancerade till vd och sedermera ordförande för Saab USA. Ulf Edlund var anställd på Saab 1963-2002 och arbetade huvudsakligen med projektering av militära och civila flygplan. Ulf var under många år ordförande i Svensk Flyghistorisk Förening.

På önskelistan hos gästerna stod förstås ett besök på Aerozeum. Roger Eliasson kontaktades liksom även Ralph Duell, och båda lovade att ställa upp med guidning. Roger tog emot uppe vi Gula huset tillsammans med Charlotte Ternert och Göran Hall och hälsade oss varmt välkomna varpå han inledde med att berätta om läget beträffande Säve flygplats. Därefter bar det av ner i Berget där Roger gav en mycket intressant presentation av de olika flygplanen, helikoptrarna och simulatorerna. Här fick vi även hälsa på Rogers medarbetare Lena Tybrandt-Strand, som också välkomnade oss till Aerozeum.

Vid GVFS utrymme lämnade Roger över guidningen till Ralph Duell som tillsammans med Frans Landerberg m.fl. gav en fin presentation av Veteranflygsällskapets verksamhet och byggprojekt. För Ulf Edlund, som tidigare SFF-ordförande blev det särskilt trevligt att återse flygplanet BHT-1 Beauty, som står i GVFS utrymme. Beauty tillhör nämligen just Svensk Flyghistorisk Förening och är deponerad hos Aerozeum i avvaktan på placering i ett framtida civilt luftfartsmuseum.

Det blev en mycket trevlig eftermiddag på Aerozeum, tyckte vi alla tre, och vi framför ett stort tack både till Roger Eliasson och hans personal och till Ralph & Co. för det fina mottagandet, det blev mycket uppskattat!

Text och foto: Ulf Delbro



Ulf Edlund, Ove Dahlén och Ralph Duell

Rapport från Byggruppen – GVFS själ!

Vi som bygger och renoverar funderar ibland på om det är rätt att kalla oss det vi hittills har gjort. Om alla GVFS fyra ben (renovera, flyga, flyghistoria och umgänge), förlåt grupper skulle rapportera vore Byggruppen – GVFS själ det självklara namnet för oss bergsarbetare. Varför rapporterar inga andra grupper? Finns dom? Vi vill känna gemenskapen och kickar bollen vidare.

För en tid sedan räknade jag fram att medelåldern på den grupp som jobbar i Berget var 79,88 år. Smaka på det! Allvarligt läge. Alla förstår att nyrekrytering krävs om vi skall behålla platsen som ett unikt Sällskap – och bråttom är det. Hjälp!

Trots hög ålder tränar vi efter kunskap. Några av oss har varit på kurs, eller rättare sagt nosat på konsten att hantera ett engelskt hjul. Jätteintressant!

Maestro Bengt Norén demonstrerade både det ena och andra. Är det plåtkurs så är det. Efter att ha klippt, böjt, krympt, kurvat, rätat ut och skrynklad plåten kunde han till och med släta ut spåren efter ”misshandeln” och forma det han skulle. Fascinerande. Så långt kom inte vi,



Maestro Bengt

Metoden används för att forma en plan plåt till en med mjuka, rundade former. Idag i första hand för tillverkning av enstaka föremål. Verktygskostnaden är låg. Plåtstycket, i detta fall en rondell förs med handkraft fram och tillbaka mellan de två hjulen. Spalten dem emellan, som avgör hur mycket plåten skall sträckas, reglerades med foten. Det gäller verkligen att ha tungan i rätt mun. Vid formningen av en passplåt krävs det många provningar innan formen sitter. Självt funderar jag också på kamratsämjan. Vid långa arbetsstycken är det två man som drar åt var sitt håll. Vem får skulden om det blir en varg? Hur som helst; det är ett imponerande hantverk, som tar lång tid att lära sig. Stort tack Bengt för att vi fick prova på det!



Arne Plåtis

Det var vår medlem Christian Viberg, alias Emil, som framförde idén och fixade kursen. Efter förrättat värv bjöd han in oss till sig, ett stenkast iväg, till sin bostad, en flytande sådan, där vi upplevde nästa woauh. 170 m² härlig, personlig, vacker boyta, med allt som behövs, inklusive verkstad i ”källaren”. Dessutom havsutsikt och sittgrupper på såväl akterdäck som på en självskötande tomt på kajen. Allt åstadkommit av Emil och hans duktiga, skapande fru Astrid. Vem som är kapten är oklart. Bostaden är värd en artikel för sig. Stort Tack, Emil!



Emil med resultatet

En annan medlem, Håkan Ottosson tog också nyligen ett eget initiativ. Han bjöd in en tjänstekvinna från Vuxenskolan till oss i underjorden, en tisdag. Utan att dölja eller förvränga redogjorde vi för vad vi jobbar med och hur, samt den splittrade men faktiska samhörigheten i Sällskapet GVFS.

Det visade sig att våra sedan årtionden förda dag-journaler motsvarar vad som behövs för att arbeta i cirklar, om man säger så. Närvarolistan behövs i princip bara kompletteras med personnumren. I övrigt behöver vi finna passande, övergripande benämning på de arbeten vi utför och hålla reda på klocka och datum, för att passa in i studiecirkelsystemet. Naturligtvis finns det regler. Minimideltagande, maxtider etc., men vad vi förstår av Vuxenskolans representant är vi och har länge varit, berättigade till bidrag. Journalförare Tomas håller nu på att sätta sig in i systemet. Jobbet i underjorden lunkar på. Arbetstiden tenderar visserligen att bli kortare och kortare per dag, (anledning: se ovan) men humöret är på topp.

AHC har äntligen fått sin nya bensinkran monterad, men ännu ej testad. Det som återstår är lappning och målning av den uppsprättade innerduken plus några skyltar. I AHC blir det tank 1 och 2 i stället för vä o. hö. Trots det oväntat sega arbetet med bytet, från original till en bättre, känns det bra att ha envisats och gjort det. Tyvärr blir det ny väntan. Vi kommer inte ut i det fria för att tanka och fortsätta motor- och taxningstester. Aerosuems utfart är blockerad. Port och stolpar är nännu ej åtgärdade.

Sigurd och Claes har snart avslutat en total inventering av våra GV-ritningar. Innehavet är fantastiskt. Vi satsar på att få ihop två kompletta ritningssatser. En för Regionarkivet och en för oss. Målsättning: En tregrupp GV38or.

Det absolut största jobbet för närvarande är renoveringen av AMAns (dvs KZ:ans) motor. Läget är att båda våra Cirrusmotorer nu är totalt demonterade. Det jag skrev i förra numret gäller i högsta grad för båda motorerna. Skicken är delvis bedrövliga. Mer av det med facit i hand.



Rolf mekar med cirrusmotorn

I många veckor, ja månader har vi jagat den rätta manualen, den avseende helrenovering. Den vi har sedan tidigare var av noll värde, enligt en expert i England, vilket visat sig vara riktigt. Med hjälp av Austerklubben, via Filips medlemskap där, kunde vi till slut ladda ner ett ex. På vägen i detta sökande har vi fått såväl tips som värdefulla varningar.

En följd är att vi nu i dagarna (början av april), måste låta sprickindikera kritiska delar av vevhus och vevaxel, av auktoriserad firma. Vi får verkligen hoppas att delarna klarar sig genom nålsögat. Alternativet vill jag inte tänka på.

Om jobbet löper vidare står vi inför istandsättningstillstånd från EAA, (kostnad), proffsig extern maskinbearbetning, såsom riktning och slipning av vevaxeln, (högre kostnad), nytillverkning av vev- och ramlager, (ännu högre kostnad), m.m. Så långt om motorns nedre del, eller övre eftersom den är hängande. Återstår kostnaderna för nedre delen, hängande, såsom nya cylindrar, kolvar, ventiler m.m. Utgår ifrån att

styrelsen har spenderbyxorna på sig vid nästa möte. Beakta GVFS lycka att ha skickliga, gratisjobbande medlemmar med kompetens för så stora motorjobb! Därmed är på ett ödmjukt sätt framfört en vädjan om att Sällskapets alla medlemmar inte bara tänker på byggfonden, utan även sätter in ett bidrag där! Bg 849-8495



Delar till Cirrusmotorn

Vad gäller kostnader snabbt över till Ercoupeprojektet. För inte så länge sedan blev det för oss rätt klart vilken individ vi skall satsa på. Kontrollanten skall visserligen säga sitt, men i skrivande stund befinner vi oss mellan att riva ner, d.v.s. inspektion och bygga upp. En vinghalva är redan dukad, samtidigt som vi åtgärdar delar av stället. Befriande positivt är att ägaren, Svedinos i Ugglarp som bekant betalar allt material.

Vad som har hänt och skall hända med skötebarnet Safiren redovisas separat.

Tidigare har jag i Aviatören funderat kring att starta ett ålderdomshem för piloter. Vilka berättelser vi alla då skulle få oss till livs i de gemensamma utrymmena! Och, tänk så mycket hemarbete man kunde göra i hemmets verkstad. Flygsnack och gemenskap tills vi stupar.

Nu föreslår jag alternativet, för yngre: Skapa en Giljan Air Park, (G står för Göteborg. Byt ut det mot ett S, så förstår ni vad jag menar), innan Ola Serneke får samma idé! Eller varför inte göra det tillsammans? Vi behöver snart fler hangarplatser, på ett aktivt fält. Passande för projektet och nästa generations bergsjobbare skulle då vara att renovera en Seabee. ;-)

För Byggruppen – GVFS själ!
 Ralph Duell. Text och foto.

Sagan om Urban Rudolf och Skönheten på hemmet

Det var en gång ett flygplan. Urban Rudolf var namnet. Våldigt stolt, blank och fin, med många beundrare. Han var under god vård och levde ett gott nio till fem- liv. I lufthavet njöt han, men med tilltagande ålder hade han allt svårare för att röra sig på marken. När det blåste fick Urban Rudolf kramp i benen. Kryckor hjälpte, men att vända var ett bedrövligt nigande och lirkande. Pyttesmå steg. Tänk om jag tappar en käpp, tänkte han. Stackarn



kunde till slut inte ens komma till start i vindstilla.

Men det fanns hjälp att få. Urban Rudolf ville kasta käpparna och låta kirurgerna byta ut lite delar, så som man gör med flygplan ibland. En snäll kirurg, som under Urban Rudolfs glansdagar gjort många lyckade ingrepp på honom ville gärna hjälpa till. Delar fanns att köpa, men Urban Rudolf hade med tiden blivit fattig. Empatiska skötare ville starta en insamling, men den hängde upp sig på något anonymt ointresse. Ett annat hinder antyddes vara ett byråkratiskt tillstånd för att få leverera delarna. Eller var det ett recept som saknades?

Förutom detta handikapp har Urban Rudolfs tillstånd även i övrigt försämrats. Han får ingen motion. Det får man inte på ålderdomshem. Vårdgivaren tycker att det är för dyrt att bygga bort trösklar och bredda dörrar. Ingen motion, ingen syresättning. Då hjälper det inte att utstrålningen är ungdomlig och skinnet fritt från rynkor. Urban Rudolf mår inte bra.

Värst av allt är Urban Rudolfs psykiska tillstånd. Han kan inte förstå att de som kan hjälpa honom har lämnat honom i sticket. Han som var så omtyckt och fortfarande får glada tillrop. Men med osviktig elegans klagar han inte. Han kan intet göra och finner sig i sin situation, nu på Hemmet.

Nyligen flyttade, en i flygplans tycke vacker, jämnårig dam in i Hemmet. En liten flickaktig typ, en riktig skönhet! Hennes namn är Nicklas Xerxes. Ett konstigt namn på en flicka, men sedan sin barn-

dom kallas hon kort och gott för Beauty. Hon verkar vara i fantastiskt fin form, men är allt väl med henne? Urban Rudolf sneglar på henne i lönndom. Han jämför med sin egen situation och tänker; vänta bara, men han ville lära känna henne bättre. Han anar att de har mycket att tala om.

Beautys liv har varit en berg- och dalbana. I ungdomen omsvärmad som Greta Garbo. Men en kavaljer tvingade på henne en bantningskur, trots fulländade former. En annan låste in henne tills hon nästan var bortglömd. Beauty deppade, men på ålderns höst kvicknade hon till. En ny kavaljer gjorde henne så fin, så fin. Hon fick nya vänner



och kunde visa upp både sig och sitt rätta jag. Men lyckan blev kort.

På Hemmet lade Beauty märke till Urban Rudolf. Han var snygg och verkade ungdomligare än de andra, här i dödens väntrum. Vi har nog mycket gemensamt, som vi kan prata om, tänkte hon. Och de pratade och pratade. Urban Rudolf lyssnade, inte utan avundsjuka på Beautys minnen. Jösses vilket liv hon hade fört. Själv hade han inte sett så mycket av världen, framför allt inte upp och ner.

Tiden gick. Med snälla människors hjälp kunde de så småningom flytta ihop och började känna sig piggare. Hemmet var väl OK, förutom möjligheten till motion men de kände sig ändå oönskade, bortadopterade som de båda var. Ingen saknade dem. De började att prata om att kliva ut genom fönstret och försvinna.

Men stackars Gösta då, sa Urban Rudolf. Gösta!? Undrade Beauty. Ja, jo... sa Urban Rudolf och såg bedrövad ut. Jag förstår, sa han och fortsatte; du har ju inte bott här så länge. Jag borde ha berättat.

För några år sedan flyttade det in en gammal fågel här på Hemmet. Fågel!? Undrade Beauty. Nja nä..hm, han är som en av oss, men äldre, sa Urban Rudolf. En sån där långsam typ med massa vingar.

Du vet, som de var förr. Med skägg och goggles, förtydligade han. Han kom från Stockholm, men är göteborgare. Jag tycker väldigt synd om honom. Se'n han kom har han varit sängbunden, med egen sjuksyster på rummet. Hjärtat är urplockat



och i stället för ögon gapar stora hål. Beauty slog båda händerna för bröstet och skrek till. Hon nästan svimmade.

Efter en paus sa Urban Rudolf; ja, så illa är det. Vi kan faktiskt inte lämna honom i sticket. Dessutom är Gösta min bror, nästan, sa han. Beauty fattade ingenting. Jo, vi har samma adoptivföräldrar, fortsatte Urban Rudolf. Och du låter Gösta ligga där utan att bry dig!?, sa Beauty ilsket, med höjd röst. Vi **måste** göra något, sa hon. Det var krut i Beauty.

För första gången var stämningen mellan Urban Rudolf och Beauty spänd. De ville så gärna njuta resten av livet tillsammans. Göra det de tyckte var roligast. Svänga om på himlen, i armkrok, men nu hade de problem. Stackars Gösta ställde till det för dem, men de blev snabbt överens om att de skulle ta hand om honom. Alla eller ingen. De drömde verkligen om att alla tre skulle få dansa på himlen för evigt.

Urban Rudolf nämnde i förbigående för Beauty att han hade hört talas om människor som kan hjälpa gamla flygplan. Veteranflygsällskapet kallar de sig visst, sa han. Va' bra, sa Beauty snabbt, dom vill jag snacka med. Nu sticker vi sa tvåhundraåringarna, klev ut genom fönstret och försvann.

För vännerna

Ett vårdbiträde

Epilog:

Bättre sent än aldrig. Urban Rudolf har kastat sina kryckor. Adoptivföräldrarna fixade behövliga pengar, med hjälp av ingen mindre än H.M. Konungen. För några veckor sedan transporterade vår

vice ordförande Erik och några medlemmar från underjorden honom/Safiren Urban Rudolf per skåpbil till och från en klinik i Ljungbyhed, som genomförde den efterlängtrade och nödvändiga bromsoperationen. Helt nya (skiv)bromsar av modern typ. Det skall till ett vant öga för att se någon visuell skillnad mot originalutförandet. Tänk; originalet, med sina gummiblåsor höll i ca 60 år. Visserligen har de alltid enbart använts för att styra med, i snigelfart, aldrig för att bromsa med, men ändå? Hur länge kommer de nya att göra tjänst? Utgår ifrån att framtida piloter hanterar kärran på samma sätt.

AUR har nu intagit sin plats i Aeroseum. Självklart skall han göras luftvärdig så snart som möjligt, men i verklighetens namn finns det ingen quick fix. Kärran har stått länge, vilket innebär att en rejäl tillsyn är nödvändig. Vem som skall göra jobbet är i dagsläget en öppen fråga, sedan Urban Rudolfs mångåriga mekaniker, Kenneth Sköld av åldersskäl gärna ser en efterföljare. Tips mottages tacksamt. GVFS medlemmar kliver inte ut genom fönster och försvinner.

Ralph



Byggfonden

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

Vi tackar nedanstående medlemmar för värdefulla bidrag!

Noel Aldritt
Lars Andersson
Ralph Duell
Filip Gerhardt
Lars Lindström
Thomas Odhäll
Bengt Olofsson
Hans Sliker

Årsmötet 2016

Den 16 februari genomfördes ordinarie årsmöte i Göteborgs Veteranflygsällskap. Som vanligt ägde mötet rum på Aerozeum och föregicks av en gemensam måltid i cafeterian där deltagarna fick möjlighet att umgås och snacka flyg.

Vid genomgången av de sedvanliga punkterna på dagordningen framgick under ordförandens presentation av verksamhetsberättelsen för det gångna året, att flygtidsuttaget varit långt under budget, vilket framförallt uppgavs bero på ogynnsamt väder under flygsäsongen.

Men även det faktum att GVFS har många piloter som ej blivit influgna på sporre bidrog till det klena flygtidsuttaget. En flaskhals är, att Sällskapet har för begränsad instruktörskapitet. Detta avses nu åtgärdas, kunde Kalle Kritz informera årsmötet om. En plan för utbildning av fler instruktörer är nämligen på plats, och inskolning av piloter såväl på Bella som på Helge Gustaf skall kunna dras igång när flygsäsongen startar.

Kassören Eva Widh presenterade resultat- och balansräkning varpå revisor Johan Ahlgren föredrog revisionsberättelsen och rekommenderade årsmötet att ge styrelsen ansvarsfrihet. Detta beviljades.

Efter att årsmötet förklarats avslutat gavs möjlighet till övriga frågor. Ralph Duell hade förberett ett stort antal frågor av olika slag där inte minst ett önskemål, att öka den sociala samvaron mellan Sällskapets medlemmar lyftes fram, något som fick ett klart bifall bland deltagarna. Även förslag till olika aktiviteter för att öka flygtidsuttaget, som t.ex. gemensamma utflykter till olika mål framfördes. Sådana utflykter var länge vanliga och mycket populära och borde tas upp igen, menade Ralph, som skickade förslaget vidare till styrelsen att ta tag i och förverkliga.

Styrelsens sammansättning:

Ordförande: Gert Böll.

Ledamöter: Kjell Brattfors, Per Lindquist, Jan Svensson, Thomas Svensson, Erik Tunared, Eva Widh.

Suppleanter: Martin Hellberg, Daniel Karlsson

Revisorer: Johan Ahlgren, Claes Berg

Revisorssuppleanter: Bengt Edbäck, Pär Erixon

Valberedning: Ulf Delbro, Frans Landerberg, Claerence Österlind (sammankallande)

Ulf Delbro

Upprop till våra piloter – flyg mer!

Flygtidsuttaget under 2015 blev väldigt lågt, långt under budget. Detta innebar, att vi gjorde ett ekonomiskt minusresultat, vilket inte är hållbart. En bidragande orsak var vädret, som inte var särskilt gynnsamt för flygning. Men, dessutom är det alldeles för få piloter som flyger våra flygplan. Föreningen har närmare 40 piloter, som betalar pilotmedlemsavgift, men många flyger inte våra flyg-

plan eller är kanske inte ens influgna på dessa. För att få upp flygtidsuttaget satsar styrelsen nu på att få så många som möjligt av våra pilotmedlemmar i luften med vår lill-Cub Bella och/eller med vår GV-38.

Om det är osäkerhet eller oro för att flyga ett sporrhjulsflygplan, som är orsaken till att så få flyger våra maskiner, så vill vi ta tag i detta och hjälpa alla, som känner så, att komma över osäkerheten. Att flyga sporre är verkligen inget som endast är för elit-piloter med gedigen erfarenhet! Man ska komma ihåg att det förr i tiden bara fanns sporrhjulsflygplan, alla fick skola på dessa. Då fanns det precis som nu många varianter av piloter, alla fick lära sig flyga med sporre från första början och oftast flög man solo på bara några få timmar. Det är alltså inga konstigheter.

Jag välkomnar alla som känner osäkerhet inför att flyga våra flygplan att kontakta mig eller Erik Tunared, vi har lång erfarenhet av att flyga sporre, och vi berättar mycket gärna om hur det är och hur det skiljer sig från att flyga noshjulsflygplan. Våra flygplan är dessutom så enkla vad gäller system och utrustning att man verkligen kan ägna sig åt flygningen och det är en otrolig känsla! Vi får nu under året dessutom bättre resurser på instruktörssidan, så vi skall kunna klara av att flyga in piloter på våra flygplan utan onödiga dröjsmål.

Vi har i GVFS mycket förmånliga timpriser, och medlemsavgiften för piloter är också låg. Dessa priser kan vi hålla under förutsättning att vi har ett flygtidsuttag som gör att vi får ekonomin att gå ihop. Vi vill därför vädja till alla er piloter, som "ligger i väntläge" när det gäller att flyga våra maskiner, att dra ert strå till stacken och börja flyga, det är verkligen nödvändigt för att få upp flygtidsuttaget. Vårt mål är att varje pilotmedlem skall flyga minst två timmar i år med någon av våra maskiner. En handfull piloter flyger 5-10 timmar per år eller mer, och det är jättebra, men nu satsar vi alltså på att stimulera alla er andra att flyga våra maskiner.

Vi i styrelsen kommer inom kort att ta en personlig kontakt med alla piloter i GVFS för att höra hur planerna ser ut för det här årets flygsäsong. Vi vill fånga upp synpunkter och förslag på hur vi skall göra flygning med våra flygplan mer attraktiv och bolla idéer som vi har med piloterna.

Vi är t.ex. flera som mycket gärna ställer upp och flyger demoturer med de piloter som ännu inte är influgna och som vill känna på lite sporrhjulsflygning tillsammans med en erfaren pilot. Därifrån brukar steget inte vara långt till att

man själv bokar tid med en instruktör för inflygning. Ni som känner för en demotur eller två är varmt välkomna att höra av er till mig eller Erik, så fixar vi det.

Och ni som redan är influgna – dra ert strå till stacken! Varje timma ni flyger är värdefull för GVFS!

Med flyghälsningar //Gert

Gert Böll 0708 905625

Erik Tunared 0707 367297

Ps. Om vi inte svarar i mobilen kan ni skicka ett sms till oss, så återkommer vi snarast.



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, inte minst vår prominenta gäst Alf Ingesson Thoor, "En fältflygare från Mjölby", som höll ett mycket intressant och uppskattat föredrag om sitt flygarliv. Som vanligt såldes det lotter, som hade strykande åtgång. Tack vare generösa bidrag med fina vinster som skänkts till GVFS av Aerozeum, Aviation Bookshop, Gert Böll, Daniel Karlsson, Anders Nylén och Isacsons Handelsträdgård gick intäkterna från lotteriet oavkortat till GVFS. Ett stort tack riktas till ovanstående givare för bidragen med vinsterna! Här är ett litet urval av foto som togs vid lunchen.

Text och foto: Ulf Delbro



Frans Landerberg – en stötspelare i GVFS

En av stötspelarna i GVFS och en verklig eldsjäl är Frans Landerberg, sedan många år en välkänd profil i byggverksamheten i Berget, som är det närmaste Veteranflygsällskapetets själ man kan komma. Frans, som är född 1943, blev medlem i Sällskapet redan 1985, dvs för mer än 30 år sedan, men var biten av flygflugan långt innan dess, det förstod vi när vi fick en mycket trevlig pratstund med Frans i början av mars. Vi låter Frans själv berätta, så håll tillgodo:



- Jag började bygga plastmodeller redan i början av 1950-talet när jag var 11-12 år gammal. Det var alldeles nytt då med plastmodeller, och jag fick nog ihop i alla fall ett 20-tal, som prydde mitt rum på Andersgårdsgatan i Rambergsstaden i Göteborg där jag bodde med mina föräldrar. Sedan blev det traditionella balsamodeller från byggsatser, det började med "Lill-Klas" och sedan blev det mer avancerade saker med radiostyrda modeller. Särskilt intressant blev det när flerkanal-RC utvecklades, då blev det riktigt roligt att flyga modeller. Självklart byggde jag och mina kompisar våra modeller själva, det fanns inte färdigbyggda sådana att köpa då som det gör nuförtiden!

- Mitt starkaste minne av vad som väckte flygintresset var den intensiva flygverksamheten på Säve. In- och utflygning skedde ofta över Rambergsstaden, där vi bodde, och det var kolossalt spännande med jetkärorna, det var Flygande Tunnor som då var alldeles nya på F9. Så fort jag och kompisarna fick chansen cyklade vi ut till Säve för att titta på detta på nära håll. Det var ju en bra bit att cykla, men det var enda sättet att ta sig dit, så det tänkte vi inte så mycket på. Vi hade kommit på ett sätt att osedda ta oss in på området via den s.k. Solberg-grinden i norra banändan, och så satte vi oss i smyg på kullen bara 50 meter från taxibanan och såg när Tunnorna, tunga och klumpiga vaggade fram för start på bana 19. Det doftade ljuvligt av flygfotogen, en lukt som satte sig i kläderna till förtret för våra mammor när vi kom hem efter dessa fantastiska utflykter.



Hur gick det sedan med flygintresset Frans, gick du själv till Flygvapnet, eller vad hände?

- Nej, det blev inte så. När jag blev lite äldre dök det upp annat att intressera sig för. I slutet av 50-talet träffade jag Greta, som jag gifte mig med 1966, och så fick jag anställning på Telegrafverket, som det hette på den tiden. Där var jag kvar i 46 år, de sista åren som datanätstekniker, till 2005 då jag gick i pension och fick medalj, bara en så'n sak!

- Men i mitten av 70-talet fick Greta, som jobbade på SKF en inbjudan av en arbetskamrat att tillsammans med mig följa med på en flygtur i ett privatplan. Arbetskamraten, som var pilot, hette Curt Almgren, och han skulle några år senare, 1980, ta initiativet att bilda Göteborgs Veteranflygsällskap. Fast det visste vi ju inte då, varken vi eller Curt själv. Men, så blev det, och en bit in på 80-talet fick jag en inbjudan av Curt att bli medlem i GVFS, han visste om mitt flygintresse sedan pojåkåren, det fanns fortfarande kvar. Den inbjudan nappade jag på, vilket jag aldrig har ångrat! Den första tiden var jag stödmedlem, även om det begreppet ännu inte hade uppfunnits.



- Men, så småningom, någon gång i slutet av 80-talet lockades jag med i byggverksamheten. Då jobbade vi med att renovera den GV 38, som vi i dag kallar AH-frågetecken. Den hade i många år förvarats hos Götaverken och GVFS hade engagerats för renoveringen, men man lyckades aldrig reda ut ägarförhållandena så omkring 1990 avbröts arbetet på denna maskin. I stället anskaffade GVFS 1991 en annan GV 38, SE-AHG, som är den vi

har i dag. Den var då var röd- och vitmålad, och så ville vi inte ha den. Vi inledde då en renovering av kärnan, så efter ett antal år, närmare bestämt 1995 hade allt gått igenom. Vi hade då dukat om hela flygplanet, och så målade vi om den ut- och invändigt som i originalutförandet, och vi bytte även klädsel, så den blev som ny. Det var verkligen intressant att få delta i detta arbete!

Fast du lär ju ha hållit på med segelflyg Frans, hur är det med den saken?

- Jo det stämmer. När vår yngsta son (av två) var 16 år fick han för sig att han skulle börja med skärmflygning. De som höll på med sådant från berget i Agnesberg, ovanför 45:an, järnvägen och Göta älv hade lockat honom att hänga med och pröva på, men det lyckades jag sätta stopp för som väl var! I stället föreslog jag att vi båda skulle börja med segelflygning och det nappade han på. Sagt och gjort, vi började skola hos Göteborgs Segelflygklubb på Rödene-fältet i Alingsås, samma som GVFS håller till på. Instruktör var Bengt Micrander, en av GVFS grundare, och vi flög med tvåsitsiga Bergfalke bogserade av en Piper Pawnee. Vi fick våra certifikat 1990, sonen en vecka före mig.



- Sedan köpte vi oss ett eget segelflygplan, en polsk Foka 4 byggd i fanér. Grabben som är drygt 2 m lång kom inte ner i flygplanet som det var. Jag fick bygga om instrumentpanelen så att han fick plats med benen och ändå var det nätt och jämnt att han fick plats under huven, någon mössa med tofs var inte att tänka på. Jag byggde själv en vagn till flygplanet, som vi förvarade hemma på tomten i Rödbo, där vi bodde på den tiden. Vi behöll Foka:n i 6 år sedan sålde vi den till en flygtekniker på Saab. I och med det lade jag av segelflygeriet, det tog för mycket tid tyckte jag och familjen.

- Men när GSKF skulle avveckla Bergfalken, som vi skolat med, SE-TAE skänkte de den till Veteranflyg-

sällskapet. Vi hade i slutet av 80-talet en mycket ambitiös målsättning att dra igång en ungdomsverksamhet. Avsikten var, att ungdomarna skulle få jobba med att renovera Bergfalken så att den åter skulle bli luftvärdig. Vi lyckades få in 4-5 ungdomar i den här verksamheten, och de jobbade mycket engagerat med flygplanet under en tid, men så småningom kom andra intressen och tog över, och då räckte inte tiden till att hålla på med Bergfalken. Till slut gick det inte att hålla liv i detta längre, men det var trevligt så länge det varade. Nu hänger SE-TAE i taket ovanför vårt utrymme i Berget och påminner om min segelflygtid!

- Något från segelflygningen, som jag haft verkligt stor nytta och glädje av i byggverksamheten i GVFS är den tekniska segelflygkurs, som jag gick på Ålleberg 1993. När vi köpte Foka:n ville jag vintertid själv kunna göra årstillsyn av flygplanet, det var därför jag gick den här kursen i underhåll och reparation av segelflygplan. Inte minst dukning, som man fick lära sig har varit kolossalt användbar kunskap vid renoveringen av GV-38:an.



Nu har du hållit på med byggverksamheten i närmare 30 år – vad är det som driver dig?

- Först och främst är det samvaron med alla kamraterna, det har varit oerhört givande under alla år. Tänk så många fina människor och flygentusiaster, som jag haft förmånen att lära känna och dela ett intresse med tack vare Veteranflygsällskapet, det är jag mycket tacksam för! Tråkigt nog är det många av våra kära kamrater som inte längre är bland oss, men vi får glädja oss åt den tid vi fick tillsammans. Därför är det viktigt att fortsätta att träffas i Berget och umgås med varandra så länge som möjligt, det är en stark drivkraft för mig. Jag tror dessutom att vi alla känner mer eller mindre på samma sätt.

- Sedan är det förstas möjligheten att få delta i renoveringen av våra klenoder, att vara en del i, att så långt det är möjligt återställa dem i originalskick, och att därefter få se dem flyga, det ger en stor tillfredsställelse. Eftersom jag till naturen är en väldigt nyfiken person, och dessutom noggrann

och med förmåga att se saker lite långsiktigt (enligt min fru), passar det mig förträffligt att jobba med flygplanrenovering. På det sättet får jag dessutom en inblick i hur saker och ting hänger ihop och varför det fungerar som det gör, det är väldigt givande.



- Nyligen fick vi ett nytt flygplan att arbeta med, en Ercoupe, som är i helmetall, förutom vingarna som är dukklädda. Det är ett väldigt intressant renoveringsprojekt för oss att hugga tänderna i, inte minst för att det är helt annorlunda än vad vi är vana vid med t.ex. plåtkaross och självbärande vingar. Men det är också intressant, att det inte bara är metall utan även duk, det passar ju mig perfekt! Just nu pågår f.ö. omdukning av vingarna. Uppgiften är, att återställa flygplanet i luftvärdigt skick, och att vi sedan skall kunna flyga med det, det är en mycket spännande utmaning!

Vad har hänt i GVFS sedan du blev medlem, hur vill du beskriva det?

- Jo, det är en ganska stor skillnad nu mot vad det var: GVFS bildades för att "omhänderta historiskt intressanta flygplan, hålla dessa i flygdugligt skick och att hålla dem tillgängliga för flygning för föreningens medlemmar." Vad det beträffar är det samma upplägg i dag, som för drygt 36 år sedan. Men skillnaden ligger i, att de flesta som då var engagerade i bygg- och renoveringsverksamheten var också de som flög maskinen eller maskinerna, det var i stor utsträckning samma människor, och de var inte särskilt många, kanske ett 20-tal från början om ens så många.

- Detta skapade en särskild GVFS-anda och en unik sammanhållning. Man delade ett intresse för renovering i kombination med flygning. Man umgicks mycket tätt, det var mycket sociala aktiviteter, även familjevis, man gjorde utflykter och hade kolossalt trevligt.

- Det som har hänt är, att det successivt blivit alltmer av en konventionell flygklubb vid sidan av byggverksamheten. Piloterna åker till Alingsås och flyger, men de deltar endast undantagsvis i byggverksamheten. Samtidigt har det blivit allt färre av oss i Berget som fortfarande är aktiva piloter, jag tror knappt det är någon kvar. På så sätt är det numer i stort sett två olika verksamheter inom GVFS, och det tycker jag och många med mig är en tråkig utveckling. Den skulle jag vilja ändra på, hur det nu skall gå till.

- Kanske vore det ett sätt att vi börjar med att satsa på mer sociala aktiviteter, att vi som håller på att bygga och renovera får fler tillfällen att träffa och umgås med piloterna, men även med stödmedlemmarna vad det beträffar, för att lära känna varandra. Grillkvällarna under flygsäsongen är jättebra, men vi kanske skulle kunna träffas även under vinterhalvåret? Det skulle jag tycka vore mycket trevligt. Här har styrelsen en viktig roll att spela för att förverkliga detta.

Det låter som en utmaning Frans. Vilka andra utmaningar ser du för GVFS, och hur skall de tacklas?

- Den absolut största utmaningen är utan tvekan att få upp flygtidsuttaget, vilket är nödvändigt för att ekonomin skall gå ihop. Det betyder att vi dels måste ha tillräckligt många piloter, och sedan att de verkligen flyger våra maskiner, detta är A och O. Att lösa detta ser jag som styrelsens absolut viktigaste uppgift både på kort och lång sikt.

-Om det går att vrida klockan tillbaka till den tid som var, dvs när "alla" både byggde och flög är väl tveksamt – allt har sin tid, som det heter, och det gäller att gilla läget. Men om vi skall kunna hålla tre, fyra, kanske fem maskiner luftvärdiga framöver så gäller det verkligen, att de flygs rejält, annars går inte ekonomin ihop, och flera maskiner får då kanske bli utställningsföremål. I det läget är det viktigt att våra gamla klenoder som KZ:an och GV:n, Helge Gustaf hålls flygande. Som sagt – en verklig utmaning för styrelsen att bita i!

- Den höga medelåldern bland oss i byggverksamheten är också en utmaning. Vi måste successivt få in yngre förmågor för att verksamheten på sikt skall kunna hållas igång. Detta är en uppgift för oss alla att tackla!

Nu får du berätta om du har några trevliga flygminnen från de gångna åren.

- Då vill jag lyfta fram två stycken. Det första är då Allan Lilja och jag flög med Bernhard Feijmert i

hans Piper Comanche till veteranflygmötet i Stauning i Danmark för många år sedan. Det var verkligen ett klassiskt fly in där vi sov i tält under vingen och hade kolossalt trevligt några dagar. Redan mottagandet vid ankomsten var en upplevelse i sig. När vi landat på Stauning, taxat in och parkerat flygplanet kom nämligen två folkdräktsklädda damer fram till oss med en bricka med små glas med Gammel Dansk och hälsade oss välkomna – det var kolossalt trevligt, det glömmer jag aldrig!

- Ett annat tillfälle var när Viking Österlindh lånat Ållebergs Moth, SE-ALM och frågade om jag ville flyga med en tur. Självklart! Vi riggade upp oss med rejäla overaller, läderhuva och goggles och flög till Borås / Viared där vi landade. Folk kom fram och tittade intresserat, särskilt en liten gosse som nyfiket frågade "vilket århundrade kommer ni ifrån"? Det tyckte jag var komiskt, men något liknande hade han tydligen aldrig sett! Ett trevligt flygminne blev det!

Men vad pysslar du med när du inte är i Berget – bygger du modeller, eller vad?

- Jo, jag håller faktiskt på med en modell i skala 1:7 av en GV 38, och jag använder mig av den ritning som vi säljer till besökare hos oss i Berget. Den skall hänga i taket ovanför en av våra GV 38:or, men några andra modeller skall jag inte bygga, den hobbyn har jag lagt på hyllan.

- Nej, nu håller jag på med att bygga och renovera hus på fritiden. Det har jag förresten gjort i många år. Huset i Hisings Kärra, som vi bodde i totalrenoverade jag. Sedan flyttade vi till ett hus i Rödbo, som jag byggde själv från egen ritning, och det timrade huset i Gråbo, som vi bor i nu har jag också byggt med material från en byggsats som vi köpte. Det senaste projektet är ett torp i Järpås i Västergötland, som vi skall ha som fritidshus. Det har stått tomt i 25 år, och det håller vi nu på att rusta upp.

Trots alla dina husprojekt, jobb och familj har du ändå, under många år haft tid att lägga på Veteranflygsällskapet, Frans, det är vi alla väldigt glada för! Och vi hoppas förstås att du fortsätter länge än att vara en stöttepelare för vår byggverksamhet!

Med det säger Aviatören stort tack för intervjun!

Text och foto: Ulf Delbro

Foto: Frans Landerberg

Historien bakom en modellklenod

I taket i cafeterian i flygupplevelsecentret Aerozeum i Göteborg hänger flera trevliga och välbyggda flygplanmodeller bl.a. en SE-5:a från 1:a världskriget, en svensk J22 och en klassisk Tiger Moth. Men den verkliga rariteten är en modell i skala 1:5 av en Bleriot XI, som för mer än 100 år sedan (!) byggdes av Göteborgs förste aviatör, Oscar Germundson. Här är den spännande historien bakom modellen.



Förlagsdirektören Erik Åkerlund i Göteborg var i mångt och mycket en föregångsman som tidigt insåg värdet av spektakulär reklam som en del i marknadsföringen (eller vad man nu kallade det i förra seklets början). Han satsade därför på att 1912 köpa en flygmaskin av den rikskände flygbaronen Carl Cederström. Det blev en fransk Bleriot XI, som först fick namnet *Ugglan* och därefter *Vecko-Journalen* när den flögs runt och gjorde reklam för veckotidningen med det namnet, som gavs ut av Åhlen & Åkerlunds förlag.

Åkerlund anställde först piloten Hugo Sundstedt att flyga maskinen, men det föll inte särskilt väl ut. Åkerlund blev missnöjd med Sundstedt och avbröt på våren 1914 deras samarbete. I stället fick Åkerlunds chaufför, den 28-åriga göteborgaren Oscar Germundson, frågan om han var intresserad av att lära sig flyga och att överta jobbet som pilot av Bleriot-maskinen. - Kan man köra bil kan man väl också hantera en flygmaskin, tyckte Åkerlund. Germundson, som också fått praktisera som mekaniker på flygplanet, nappade direkt på erbjudandet med ett självklart "tacka sjutton för det!".

Åkerlund hade byggt en mindre hangar på Tingstadvassen i Göteborg, där han hyrt en åkerlapp som flygfält, och i hangaren förvarades flygplanet. Germundson hade ingen som helst flygutbildning, men den 9 maj 1914 testflög han likväl *Ugglan* från Tingstad. Han kom lyckligt upp i luften, gjorde en liten tur över Sävedalen innan han vände tillbaka. Men under tiden hade bonden, som hyrt ut

marken, släppt ut sina kor på bete just där, varför Germundson inte kunde landa där han startat. Han försökte då i stället landa på Ringön nära Tingstad men såg för sent att fältet var alldeles ojämnt, framförallt på grund av komockor, så vid landningen knäcktes landningsstället, och flygkroppen bröts sönder. Men Germundson överlevde, som tur var kraschen.



Flygplanet sändes till Thulins flygverkstäder i Landskrona för reparation, och Oscar Germundson fick under tiden tre dagars (!) flygutbildning av Oscar Ask på Bonarps hed i Skåne. Utbildningen gick bra, Germundson klarade proven och fick den 11 juli 1914 svenskt Aviatördiplom no. 20. Samtidigt blev han Göteborgs första diplomerade aviatör.

Den 14-15 juli återvände Germundson via Åkerlunds sommarviste i Båstad till Göteborg för att sedan direkt inleda reklamflygningar med *Vecko-Journalen*, som flygplanet nu kallades. I slutet av juli genomförde Germundson t.ex. uppvisningar i Uddevalla och fortsatte därefter till Arvika i Värmland.

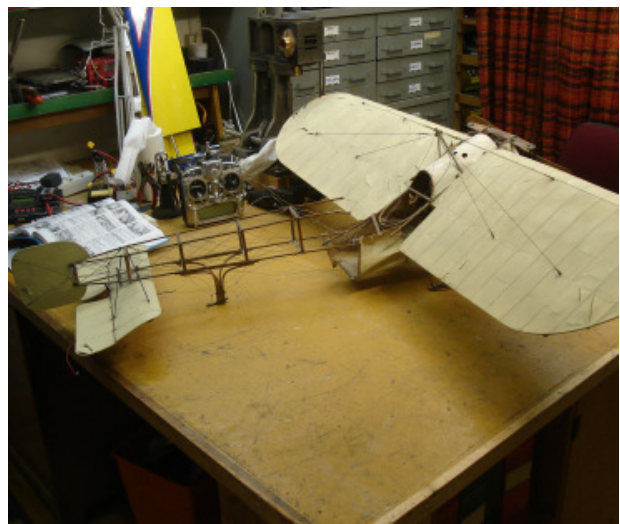
Men efter en kort tid tog dessa reklamflygningar slut. Den 1 augusti 1914 bröt nämligen 1:a världskriget ut, och då rekvirerades ganska snabbt det fåtal civila flygplan som fanns i landet av militären. Så även Åkerlunds maskin "Vecko-Journalen", som den 8 augusti köptes av Flygkompaniet på Malmén. Germundson kallades in som pilot i det militära och fick som underlöjtnant flyga några månader innan han blev hemförlovad. Någon civil flygning var inte aktuell så länge kriget pågick.

Oscar Germundson, som varit en framstående tävlingsförare, startade nu en bilskola och taxirörelse

med tillhörande verkstad på Geijersgatan i centrala Göteborg. Germundsons "Motorskola för utbildning av automobilförare och motormän" skulle komma att ha flera namnkunniga elever, en av dem var Assar Gabrielsson, som senare blev en av grundarna av Volvo och tillika dess förste chef. Denna verksamhet drev Germundson fram till 1933, och därefter arbetade han med motorer och maskiner för livsmedelsindustrin.

Men, även om det redan 1914 var slutfluket för Oscar Germundson, så hade tiden som pilot varit så fascinerande för honom, att han på något sätt ville bevara detta som ett minne för framtiden. Han beslöt då att bygga en modell av sin kära Bleriot. Sagt och gjort – en mycket fin modell blev det, men Germundson behöll den bara några år innan han 1920 skänkte den till Svenska Aeronautiska Sällskapet i Göteborg, föregångaren till Aeroklubben. Modellen ställdes bl.a. ut på ILUG, Internationella Luftfartsutställningen i Göteborg 1923, det framgår av handlingar om denna jubileumsutställning. Sedan hamnade modellen så småningom på Sjöfartsmuseet. Men vad hade en flygplansmodell med sjöfart att göra, kan man undra?

Jo, i en skrift från 1933, alltså när Sjöfartsmuseet precis öppnat i nuvarande byggnaden vid Stigbergstorget i Göteborg, står att läsa, att "ett litet rum på andra våningen var tillägnat Aero-nautic". Här fanns Germundsons modell till och från utställd fram till en bit in på 1950-talet då flygavdelningen på Sjöfartsmuseet avvecklades. Då hade modellen under en tid varit placerad så, att barn hade möjlighet att handgripligen utforska den med ett ganska givet resultat – den blev med tiden illa åtgången. Men modellen bevarades trots det och lades i ett förråd, ett mycket framsynt beslut!



Åren gick, ända fram till våra dagar, och modellen var fortfarande undanstoppad i förrådet. Men för 4 år sedan beslutade Sjöfartsmuseet att deponera den hos Aerozeum, som gärna tog emot den. - Den var då i ett ganska dåligt skick, säger Lena Tybrandt-Strand vid Aerozeum, och en omfattande renovering var nödvändig för att den skulle kunna exponeras för besökarna. Vi vände oss då till de mycket skickliga och erfarna modellbyggarna Alf Olsson i Gråbo och Hans Johansson i Landvetter, som vi har ett samarbete med, och de åtog sig renoveringsuppdraget, säger Lena.

- Det var en mycket spännande utmaning för oss, säger Alf och Hans med en mun, när vi träffar dem vid ett besök hemma hos Alf i Gråbo, då vi också får se hans välutrustade modellbyggerverkstad. Min pappa var en hängiven och mycket duktig modellbyggare, fortsätter Alf, och det var modelltåg, lok och vagnar som var hans specialitet. Det är säkert hans modellintresse som gått i arv till mig, skrattar Alf. Självt började jag bygga modeller redan på 50-talet, först var det båtar, men på 60-talet gick jag mer över till flygplan, berättar Alf, som är född 1944. Att Alf har många strängar på sin lyra framgår också när han öppnar garageporten och visar en Chevrolet personbil från 1929, som är i ett strålande fint skick, och som han sommartid brukar delta med i olika veteranbilsrallyn. Dessutom är han järnvägsfreak med ett stort intresse i Anten-Gräfsnäs Museijärnväg. Hans Johansson, som är född 1945, var på sin tid flygpojke på F14 och blev då tänd på flyg. Det har blivit mycket modellbygge under åren även för Hans, både flygplan- och tågmodeller. Både Alf och Hans är f.ö. medlemmar i Gråbo modellflygklubb, som startades 1973 med Alf som en av initiativtagarna.



Oscar Germundsons Bleriot-modell var, som sagt inte i bästa skick när Alf och Hans fick ta sig an den. Kroppen var avbruten och hade många skavanker, klädseln var skadad, m.m., m.m. Men, de

såg, att det i grunden var ett fantastiskt modellbygge. Varje detalj var exakt återgiven, och t.o.m. motorn verkade vara fungerande. Alf och Hans har sammanställt en utförlig och mycket intressant beskrivning över hela renoveringsarbetet, men dessvärre finns inte utrymme i denna artikel att ta med hela denna text, så det får bli ett kondensat.

” För att inte renoveringen skulle bli alltför omfattande bestämde vi oss för att åtgärda alla skador och låta vissa äldre lagningar vara som de var. Vi ville inte förstöra eventuellt historiskt riktiga konstruktioner eller delar. Klädseln var det största problemet. Vingklädseln gick knappt att ta i, den var som torra eklöv, som måste bytas. Att få den avklädda vingen i gott skick för att få en perfekt klädsel gick knappast. Det hade varit lättare och gått snabbare, att bygga nya vingar, men det kändes fel att inte bevara den historiska vingkonstruktionen. Vi klädde vingen med siden, men dessförinnan lackades konstruktionen tre gånger med zaponlack. Sedan vatte vi sidenet, sträckte ut det över vingen och limmade fast det med samma lack. Vingen fick nu torka i spänn för att inte bli skev - den var våldsamt skev när vi började. Sedan lackades vingarna med spännlack, s.k. dope, och detta gjordes 4-7 gånger tills duken var mättad.



Alf (t.v.) och Hans i renoveringstagen

Landningsstället är ett under av ingenjörskap, helt i onödan nästan, men kul att se, och en intressant konstruktion att sätta sig in i. Vilket luftmotstånd det måste ha orsakat! Vi lagade några skador där och bytte ut däcken. Kroppen lagades med kvistfria furulister enligt originalmodellen och betsades med en brunaktig färg så nära originalet som möjligt. Trådstagningen är reparerad med galvad järntråd och målad med silverfärg. Stabilisator och fena kläddes om på samma sätt som med vingarna.”

- Detta blev ett mycket intressant projekt för oss, säger Alf och Hans. Vi lärde oss en hel del om flygets inledning i Sverige, och dessutom fick vi damma av gamla kunskaper med att klä en modell med siden. Det tog oss nog mellan 200 och 300 timmar att renovera modellen, men det har varit ett fantastiskt trevligt och hedersamt uppdrag. Vi hoppas Oscar Germundson skulle blivit nöjd med vårt arbete, och att den unika modellen kan bevaras i minst 100 år till, säger Alf och Hans, som nu jobbar med en modell av en J 26 Mustang på uppdrag av Aerozeum.



Men än är det inte riktigt slut på artikeln, för vi skall berätta, att Oscar Germundson, som föddes 1886 fick fem barn, varav den yngsta dottern, Britt-Marie, född 1928, bor i Göteborg och har fullt med minnessaker från sin pappa, inte minst sådana med koppling till hans tid som aviatör. Dessa visar Britt-Marie gärna upp när vi hälsar på i hennes trevliga våning på Hisingen. Britt-Marie är glad över att den 100-åriga Bleriot-modellen nu blivit renoverad, och att den är exponerad på Aerozeum. På så sätt lever minnet efter Oscar Germundson vidare, vilket dottern uppskattar.



- Nu skall vi satsa på mer tydlig information om denna unika modell, så att våra besökare verkligen får veta dess bakgrund, och inte minst att den är mer än 100 år gammal, det är ju en verklig raritet vi har här i Aerozeum, säger Lena Tybrandt-Strand som avslutning.

Ulf Delbro

Bleriot XI, fakta:*)

Ingen annan flygplanstyp har haft så stor betydelse för flygets utveckling och spridning över hela världen 1909 och 1910 som Bleriot XI, konstruerad av fransmannen Louis Bleriot. För de flesta länder var detta den första flygplantyp som flög i landet och som därmed inledde flygeran. Även det tidigaste svenska flyget är i mångt och mycket synonymt med Bleriot XI. Ett antal flygplan av denna typ importerades, och de blev även licensbyggda av Enoch Thulin i Landskrona. De fick då benämningen Thulin A.

I Sverige finns i dag fem av de totalt 27 Bleriot-flygplan som funnits i Sverige bevarade. Veteranflygentusiasten och flygplanbyggaren Mikael Carlson i Skåne flyger med två Bleriot XI/Thulin A. Tekniska Museet i Stockholm har en Bleriot XI/Thulin A, som Mikael Carlson renoverade för flygning på Gärdet sensommaren 2010 i samband med jubileet av Svenskt Flyg 100 år. Slutligen finns en Bleriot XI/Thulin A på Svedinos Flyg- och Bil-museum i Ugglarp, återuppbyggd för statisk utställning.

Data:

Längd	7,8 m
Spännvidd	8,9 m
Höjd	2,75 m
Motor, 7 cyl Gnome, roterande stjärnmotor	50 hk
Flygvikt	400 kg

*) Ur SFF:s skrift "Bleriot XI i Sverige" utgiven 2010 och signerad Sven Stridsberg.

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 Aerozeum där vi behöver bemanning 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

Lasham 57 – ett segelflygminne

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

Sommaren 1957 nalkades med stormsteg. Min mor och far hade bokat sin första utlandssemester, en bussresa till Rivieran. Min bror och hans fästmö planerade att åka till Travemünde. - "Du får inte vara ensam hemma" sa min mor. "Åk iväg någonstans!" För mig existerade inget annat intresse än flyg vid den här tiden. Mitt C-diplom hade jag tagit året innan och min första riktiga termikflygning hade jag gjort den 1 maj, 43 min i en Grunau Baby SE-SFW. Det var för övrigt Sven "Fakiren" Jonsson som bogserade den dagen. Han vinkade av mig på 800 m höjd ca 3 km i lä om fältet. Min sammanlagda flygtid före denna start var 3 tim 22 min 40 sek fördelade på 87 starter.

Jag hade hört talas om att man kunde åka till England och segelflyga som gästmedlem. Sagt och gjort. Jag travade in på Svenska Lloyds kontor på Västra hamngatan och köpte en båtbiljett till London i 3:e klass. Man skall lyda sina föräldrar. Det fanns inga paketresor vid den här tiden så alla arrangemang fick man sköta själv. Lördagen den 3 augusti embarkerade jag MS Patricia vid Majnabbe, och så bar det iväg på min första utlandsresa. Reskassan utgjordes av £ 25 i resecheckar och £ 10 i kontanter, alltså lite mer än 500 kronor. Det skulle räcka i 14 dagar. Väl i London lämnade jag in min resväska på effektförvaringen på St. Pancras Station och så begav jag mig ut på stan för att leta upp ett lämpligt logi för natten. Det blev bed and breakfast för sh. 12/6. Jag talade om för min värdinna att jag ämnade söka upp British Gliding Association för att skaffa upplysningar om hur man tog sig till Lasham Gliding Centre. "Sorry my friend, but it's Bank holiday today". Det var bara till att turista i London och invänta tisdagen.

På BGA var det en snäll dam som upplyste mig om att segelflygarna i London hade en lokal vid Eccleston Square där de samlades varje onsdag. Vanligtvis var det någon gäst som berättade eller visade film om flyg. Där träffade jag många trevliga människor och jag fick en utmärkt beskrivning på hur jag skulle ta mig till Lasham som ligger väster om London mellan Alton och Basingstoke. Jag tog tåget till Alton och vidare med buss till Lasham. Väl där var det bara att trava in på klubbens expedition och anmäla sig, betala medlemsavgift och få sig tilldelad en sängplats i ett bunk house.

Följande lördag blev den första flygbara dagen. Det blev att bekanta sig med en Slingsby T-21. (Och jag som hade för mig att segelflygplan var smäckra skapelser). Jag flög två starter med en lärare som hette Riddock. Man tillämpade bilstart. En amerikansk pick up med V-8 motor drog upp oss med hjälp av en pianotråd till ca 1100 fot. Söndag var inte flygbar. Måndag flög jag ytterligare två DK-starter. Denna gång i en T-21 med täckt huv och med Derek Piggott som lärare. Jag blev godkänd och fick nu flyga två starter EK i T-21:an. Jag

skötte mig tydligen bra för nu fick jag sätta mig i en Eon Olympia och flyga ytterligare två starter. Vädret hade hittills inte varit det bästa och flygtiderna blev blygsamma, 3 - 4 min per start. Nästa dag blev jag återigen utcheckad i DK av Derek Piggott innan jag fick flyga Eon Olympia. Fram på middagen blev det äntligen termik. Före min andra start på dagen i Olympian förmanade mig Derek. - "Tänk på att du är en utlänning. Vad du än gör, så landa inte på RAF-basen som ligger inte långt härifrån". - "Nä då!" - Jag hade ingen karta över området och jag visste inte var RAF-basen låg. Det hör till saken att Gloster Javelins dagligen passerade luftrummet strax intill Lasham. Vad han borde ha sagt och dessutom poängterat var att jag absolut inte fick flyga i moln och att jag inte fick avlägsna mig mer än två miles från fältet. Han var ju trots allt en auktoritet inom segelflyget i England redan på den tiden. (Derek Piggott var för övrigt en av de piloter som flög i filmen The Blue Max).

Jag fick anslutning till termiken direkt efter urkoppling och lyckades gnetta mig upp till molnbasen. Skulle jag våga gå in i moln? Detta var ju trots allt bara min tredje termikflygning och någon instrumentflygutbildning hade jag givetvis inte, bortsett från några timmar i F-9:s linkrainer under min tid i flygpojlkarna. Upp i slöjorna! Jag märkte rätt snart att det här går åt pipan. Min reaktion var - "dra broms och hjälpa till med rodren att komma ut". - Snart hade jag marksikt igen. Nytt försök? Javisst! Denna gång koncentrerade jag mig stenhårt på instrumenten och tvingade mig att ignorera vad jag kände och trodde. Nu gick det bra. Det var en sådan där dag då termiken inte bar så särskilt bra under moln, men hade man väl passerat molnbasen så gick det att "hålla nollan". Snart blev jag varse ett annat problem. Det gällde ju att hålla reda på min position. Eftersom jag saknade marksikt så beslöt jag mig för att flyga på s.k. död räkning. (En sådan som jag borde ju portförbjudas på ett flygfält!) Vinden var ganska svag och jag uppskat-



tade den till ca 5 m/sek på höjd, alltså 10 knop. Jag gjorde en hastig beräkning i huvudet. Om jag kurvade i 8 minuter och därefter gick rakt ut mot vinden i 2 minuter med en hastighet av 50 knop så skulle avdriften kompenseras. 10 minuters intervaller skulle vara lätta att

hålla reda på. Trots att jag saknade all erfarenhet av instrumentflygning så lyckades jag med konststycket att utföra denna procedur om och om igen. Molnflygningen fick mig att glömma tid och rum. Plötsligt fick jag marksikt. En Gloster Meteor som står i en banända! Hjärtat slog några extra slag och Dereks förmaningar ekade i huvudet. Det som inte fick ske höll på att hända! I det läget fanns det bara en sak att göra. Gå ner under molnbasen, orientera mig så gott det går (jag hade ju ingen karta) och försöka komma så långt bort ifrån RAF-basen som möjligt. Ner genom slöjorna. Chocken jag hade fått byttes till en antichock, (Finns det något som heter så?) Jag befann mig rakt över Lasham! Det visade sig vara en skrotad Meteor som stod uppställd i ena ändan på en av fältets tvärbanor. Den hade jag inte observerat under de tidigare stjärtsvingarna. Snacka om stenar som faller... Mina beräkningar hade stämt till punkt och pricka, ett faktum som naturligtvis måste skrivas på den rena turens konto. Det var en otroligt lättad person som landade efter 1 tim 48 min. Jag, en orutinerad utlänning, hade dagens i särklass längsta flygtid. Flera av mina kompisar berättade med en blandning av beundran och avund i rösten att de hade velat vara i mitt ställe. Anledningen var att man vid den här tiden tillämpade s.k. termik-C i England, dvs. för att få C-diplom så erfordrades en termikflygning på ett antal minuter. Hur många har jag glömt. -"Förresten" sa en av killarna "hörde du inte jetkärrorna som brakade genom molnen?" Det hade jag inte gjort men vid ett tillfälle tyckte jag mig skimta en skugga i ena ögonvrån. Det var nog bara min egen. Ingen annan hade lyckats flyga så mycket som 20 minuter den dagen. Min totala flygtid före denna start var 9 tim 3 min. Jag hade således ökat min flygtid med hela 20 %. Jag var otroligt mallig. De följande dagarna var vädret sämre. För att ändå få flyga så drog vi ut en Slingby T-42 Eagle. Det är i stort sett en tvåsitsig uppskalad Skylark. Det var förresten en prototyp. Vi flög med lärarna och vad vi gjorde var att direkt efter urkoppling dra runt en looping eller spinna ett varv. Höjden räckte inte till fler övningar. När jag förde in flygtiderna i loggboken efter sista flygningen så upptäckte jag att prins Philip hade flugit detta flygplan några veckor tidigare.

Jag minns inte om det var några avbrott i övningarna mitt på dagen för lunchpaus, men efter det att all materiel hade satts in i den väldiga hangaren efter flygningarnas slut, så utspisades vi med genuin engelsk mat dvs. mycket paj och annat som mest inte smakade någonting. Men kokerskan var en mycket sympatisk person som bodde med sin familj i en jättelik husvagn intill klubbhuset. En kväll vart jag inbjuden på te och scones och jag minns att vi bl.a. tittade på TV. Det var direktsändning (vad annars, det var ju 1957) från en simlandskamp mellan England och Sverige. Sverige fick storstryk. Om kvällarna idkades det socialt umgänge i baren i klubbhuset, där en pint öl, har jag för mig, kostade 11 p. Sista dagen, fredagen den 16 augusti, var vädret fortfarande bara flygbart och jag flög sex korta starter i Olympian på sammanlagt 28 min. Det var mest bara för att ha någonting att göra. Sedan var det bara att

betala, tacka för mig och ta tåget in till London. Denna gång från Basingstoke. Omväxling förnöjer.

Trots allt flygande hade det inte gått åt så mycket pengar. Jag var tvungen att spendera några slantar på lite souvenirer, för på den tiden fick man inte föra ut mer än £ 10 i kontanter från England. Hela vistelsen hade kostat mindre än £ 25. Pengarna räckte långt på den tiden. Hemresan med SS Britannia skedde utan problem. fennie

GV-38 SE-AHD

I ett tidigare nummer av Aviatören berättade vi om en systemmaskin till vår "Helge-Gustav", förvarad på Arlanda Flygsamlingar, som av misstag fått märkningen SE-AHG. Nu har misstaget korrigerats, och maskinen är märkt SE-AHD, som är den registrering den fick när den lämnade Götaverken i november 1938 som nummer 2 av de totalt 14 GV-38 som tillverkades. Här är en lägesrapport från Arlanda Flygsamlingars Vänner

Arbetet med att restaurera Arlanda Flygsamlingars GV-38 SE-AHD fortgår planenligt. Motorkåpan har målats och monterats, medan dekalerna för registeringsbokstäverna inköpts och placerats på flygkroppen. Götaverkens logotyp, som fanns på samtliga GV-38:or, kommer även att målas på flygplanet. Kabinen behöver kompletteras med instrument och säkerhetsbälten till stolarna.

Arlanda Flygsamlingar har under mars - april 2016 en praktikant, flygteknikereleven Elias Nabi. Elias skall i samband med utbildningen till flygtekniker vid Aircraft Academy of Sweden (AAS) göra ett praktikarbete om 100 timmar. Han har fått i uppdrag att ta fram underlag till samt tillverka infästning till trotteln, liksom själva trotteln. Dessa sitter som bekant på vänster sida i kabinen vid fram- respektive baksits i GV-38:an. Som handledare fungerar Georg Kramer samt undertecknad.

De täckplåtar som skall sitta mellan stabilisator och fena/sidroder behöver också nytillverkas, vilket förhoppningsvis kommer att ske under sommaren. Efter att ovannämnda arbeten har utförts, återstår målning av vingarna samt montering. Vår GV-38 kommer verkligen att pryda sin plats i samlingarna!

Text : Jan Forsgren

www.arlandaflygsamlingar.se

Nu skall det målas – kom och hjälp till!

Dörrarna på vår hangar i Alingsås behöver målas, och det skall vi göra lördagen den 7 maj. Kanske passar vi på att även måla klubbhuset när vi ändå är igång. För det här jobbet behöver vi frivilliga som ställer upp, ju fler dess bättre! Ta därför en sväng till fältet, hjälp till med målningen och umgås med andra i GVFS. Vi rundar av dagen med att grilla och ha trevligt tillsammans! Vi träffas klockan 10.

Ring ordförande Gert Böll på 0708-90 56 25 om du har några frågor.

Varmt välkommen!

Kurts flygarminnen V. Vår första G-mätare

Legendariske jaktflygaren, flygläraren, flygkaptenen, personalprovflygaren och tillika hedersmedlemmen i GVFS Kurt Klausson delar här åter med sig av sina flygerfarenheter. Denna gång blir det från tiden på F9.

På divisionen talade vi ofta om antalet G. Man sade då, att kroppen kunde klara av max 7 G, och samma var det med J 21:an. Men ingen visste hur många G vi utsatts för eftersom det inte fanns någon G-mätare i flygplanet. 1948 låg jag på 2. Divisionen med Gustaf Langeén som divisionschef. Dit hade kommit en G-mätare, som vi skulle bekanta oss med. Det var första gången vi såg en sådan. Den monterades in i en 21:a, och jag blev ombedd att göra några G-prov. G-dräkten hade ännu inte gjort sin entré.

Jag går upp på höjd, dyker till hög fart, spänner magen mot min mc-korsett, trycker med vänsterhanden på halsådorrorna så att blodet längre stannar kvar i huvudet, drar ordentligt i spaken, sätter samtidigt nosen upp med höjdrimmen och får en ordentlig black out så att jag sover gott. Genom höjdrimmen fortsätter maskinen själv i en looping och jag vaknar vid nergången med G-mätaren på 10,2 G.

Efter landningen meddelade teknikerna, att det måste vara något fel, så många G kan det inte vara. Efter kontroll av G-mätaren beslöts att provet skulle göras om nästa dag. Så blev det. Jag gjorde om provet, och då visade G-mätaren något över 10 G.

Då vi spelade handboll såg man på utgjutningen på förarnas ryggar, vilka som dragit hårdast i spaken. En del ryggar var regnbågsfärgade efter fallskärmsremmen som tryckts mot ryggen.

21:an vägde då drygt 4 ton. Underligt att både förare och flygplan höll. Tänker nu på Kustbevakningens flygplan, som under en brant sväng vid Falsterbokanalens 2007 bröt ena vingen och samtliga ombord omkom.

Kurt Klausson



Hela Sverige Flyger

I början av mars var det återigen dags för utställningen ”Hela Sverige Flyger” i Nordstan i Göteborg. Utställningen, som årligen arrangeras av Västsvenska Flygsportförbundet har till syfte att skapa intresse för flygsport av alla slag.

Vi deltog som tidigare år tillsammans med Aerozeum, och vi ger varandra god draghjälp för att skapa uppmärksamhet och PR för våra verksamheter. Ralph Duell, var som vanligt flitigt på plats, men även Claes Berg ställde troget 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.

Även 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 fin PR genom vårt deltagande, vilket givetvis är mycket positivt.

Text och foto: Ulf Delbro



