

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 4 2005



Sveriges sista Link-
Trainer pensionerad!
(Sid. 6)



Kallelse till allmänna
klubbmötet 23 november
(sid. 5)

Innehåll:

- 3 Ordförandens spalt
- 3 Flygchefen har ordet
- 4 Sekreterarens spalt
- 4 Hans Andersson
- 5 Kallelse till allmänt klubbmöte
- 6 Sveriges sista Link-Trainer pensionerad

- 7 Lär dig läsa och skriva på hemsidan
- 8 Flyglegenden Albin Ahrenberg
- 9 Mitt underligaste SM hittills
- 10 Classic Jets Fighter Museum

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Tomas Karlsson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@bonetmail.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 5): 12/11

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

E-postadress

expedition@lfk.se

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 04

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider

Expedition

Vard. 08.00 – 16.00

Bokning

Vard. 08.00 – 16.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kontakten nummer 4

I fortsättningen kommer Kontakten att komma ut 4 gånger per år i stället för 6, och därmed blir det två nummer i höst - detta och ett till. Detta nummer är av olika orsaker ganska försenat, så för att inte nästa skall komma allt för tätt inpå är manusstoppsdatum flyttat till den 12/11.

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Är du intresserad av att vidareutveckla ditt flygande?

Flyger du mycket reseflyg? Då behöver du

Instrumentbehörighet

IR – Instrument Rating

LFK inbjuder för 5:e året i rad till teorikurs för IR enligt JAR-FCL

Fredagen den 21 oktober 2005 kl 13.00

i LFK:s lokaler (ESSL)

Omfattar ca 7 långhelger fredag kl 13 till måndag kl 15

Pris ca 18000 kr inkl litteratur m m (Oxford, IFR-praktika m m). Moms debiteras ej.

LFK har praktisk IR-utbildning året runt med fyra IFR-utrustade flygplan PA-28, varav två med GNS-430 för RNAV / GPS. Vi har planer på att skaffa en ny simulator (FNPT I) godkänd enligt nya normer.

Skicka din intresseanmälan snarast till irkurs@lfk.se eller per post: Linköpings Flygklubb, 581 88 Linköping eller per tel 013 - 183200

Närmare upplysningar om kursen på:

mobil 0705-916062 (Sture Bjelkåker, skolchef) eller
013-183201, 183200 (Jonna Johansson, stf skolchef)

Linköpings Flygklubb

Innehar FTO - tillstånd enligt JAR-FCL



Ordförandens spalt

Det känns som vi i år har haft en riktigt svensk sommar som har bjudit på nästan allt tänkbart väder från kyla, hårda vindar, regn och rusk till värme, kav lugnt och strålande solsken. Det är trevligt att den dessutom varade så länge, för om jag minns rätt började väl sommaren ge sig till känna redan i maj och den pågår fortfarande i allra högsta grad långt in i

september månad.

Detta typiska svenska sommarväder har säkert gjort att det tidvis varit lite trickigt att planera och genomföra en del flygningar, åtminstone långflygningar VFR. Emellertid har det ju varvats med långa stabila och tillförlitliga vackert-väderperioder. Själv prickade jag en sådan vackert-väderperiod i början på juli. Tillsammans med fru och barn tog jag IUD på en fyradagars flygluff i Småland, Halland och Skåne. Det blev en riktigt trevlig resa där flygupplevelserna i hög grad präglades av förundran över sviterna efter stormen Gudruns vådliga framfart i skogarna. Detta kombinerat med mer jordbundna semesterupplevelser såsom cykling på ön Ven utanför Landskrona och krabbfiske i Arilds hamn i Kullabygden. En annan höjdpunkt var den traditionella "sillmackan" på Nordvästra Skånes Flygklubb i Höganäs som samlade 25-30 flygplan från när och fjärran. Flera av Skåneflygklubbarna arrangerar varje vecka under sommarkvällarna små trevliga flygsammankomster som är väl värda att besöka och kanske också ta efter här uppe i Östergötland.

Trots semestertider har verksamheten på flygklubben rullat på för fullt under hela sommaren. Den höga flyg- och skolaktiviteten kommer emellertid inte till av sig själv utan kräver stora insatser och jag vill passa på att ge en eloge till all vår personal på flygklubben som genom idogt arbete, flexibilitet och gott samarbete mellan flyglärare, expedition, verkstad och hangar har ordnat så att det hela fungerat bra under hela sommaren. Medlemsinsatserna i form av jour och andra göromål skall naturligtvis också berömmas.

Nu återgår vi till de mer normala rutinerna igen. Jag hoppas också att de så kallade världsmarknadspriserna på olja stillar sig och återgår till lite mer normala nivåer efter de närmast vilt skenande 100LL-priserna som vi har upplevt under våren och sommaren. Som ni alla säkert erfarit har vi tvingats höja flygtimpriserna två gånger på kort tid som en direkt följd av dessa exceptionella oljeprisstegringar. Inom styrelsen kommer vi under hösten bland annat att koncentrera oss på flygplananskaffningsfrågan, där handlingslinjen nu är att fokusera ytterligare på Cirrus SR20. Dessutom undersöker vi möjligheterna att anskaffa en simulator som ersättare för den numera "pensionerade" simulatoren som vi hittills hyrt in oss på.

Låt oss se hösten an med tillförsikt och utnyttja lufthavet med dess oanade vidder och möjligheter och uppleva den ultimata friheten där den upplevs bäst, i ett flygplan några 1000 fot ovan marken.

Tomas Karlsson



Flygchefen har ordet

Denna sommar har vi knappast kunnat klaga på flygvädret. Skolflygningen har gått på högvarv tack vare god lärartillgång och att många elever velat flyga på sin semester. Däremot har uthyrningen minskat, och det redan innan de oundvikliga prishöjningarna pga ökad bränslekostnad.

För femte året i rad arrangerar vi nu en instrumentflygkurs, se särskild "annons". Frågan om en ny godkänd simulator är ännu inte löst. Tillståndet för PG:s LinkTrainer gick ut den 30 juni efter 25 års "trogen tjänst" vid LFK. Vi har dock en ny tänkbar FNPT 1 – simulator reserverad för oss i Holland, som snarast ska inspekteras för eventuellt inköp. Tanken är att denna ska kunna användas även för IFR-träning utöver IR-skolning.

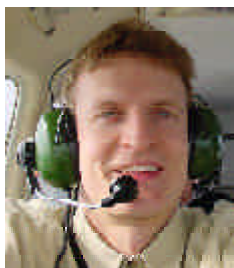
Även avance-skolningen tuffar på. Elever som väger lite mer – över ca 80 kg - och därmed inte kan skolas i Bellanca LCU, kommer att erbjudas avance-skolning i en inhyrd Scottish Aviation Bulldog och därefter avance-utcheckning på LCU. När det gäller normal flygning med LCU så har det nya landstället nu kommit till LFK, när detta monterats ökar tillåten startvikt med 65 kg varmed flygplanet på allvar kan börja kallas 2-sitsigt.

Som tidigare meddelats på e-postlistan, så finns numera utöver mig ytterligare en PC-kontrollant att tillgå för PC Single Engine eller PC IR. Det är Magnus Lundell. Boka i första hand hans eller mina "lediga skolpass" för PC, om dessa inte räcker ring gärna (i god tid) för direktbokning.

I juli inträffade en allvarlig incident med SE-IUD, som fick bränslestopp över Norrköping på väg hem från Stockholm. Nödlandningen på Kungsängen gick bra. Händelsen rubriceras dock som störning innebärande "fara för ombordvarande" och har därmed enligt BCL av piloten rapporterats till Luftfartsstyrelsen. Parallellt med deras utredning hanteras störningen av mig och styrelsen, vi måste se till att totalt bränslestopp i princip aldrig ska kunna inträffa. Det är till exempel viktigt att inse att bränsleförbrukningen varierar med sättet att flyga, att alltid se till att ha stipulerade 45 minuters reserv och att landa på närmaste flygplats om och när ena tanken blir tom, och / eller när bränslemätarna står på noll.

Grattis till Johan Blom, Jerker Wahlman, Jan B Gustavsson, Fredrik Carlsson, Åke Strand och Per-Olof Marklund som avlagt flygprov sedan sist och fått sina flygcertifikat PPL, och även grattis till Göran Gustavsson, Christian Karlström, Jan-Erik Strömberg och Fredrik Andersson som också "flugit upp" och erhållit behörighet för IFR-flygning.

Sture B



Sekreterarens spalt

Styrelsen ska försöka informera mer om vad som händer på styrelsemötena framöver. Här kommer ett referat från mötet den 14 sept.

På ekonomisidan följer vi i stort sett budget. Vi gjorde en extra granskning av de piloter som har skulder till klubben. Det är enkelt att få ut dessa uppgifter ur ekonomisystemet och det

finns en svart lista som följs upp. Piloter med stora skulder kontaktas. I något enstaka svårt fall har ett indrivningsföretag kontaktats. Det rapporterades om 1 nytt och fyra uppsagda deponerade kapital.

Vi är nu 254 st ordinarie, 42 st gästande, 33 st stödjande och 6 st hedersmedlemmar.

I flygplansväg kommer klubben kanske hyra in en Bulldog för avskolning, förhandlingar pågår. Det är ett plan som tidigare har ägts av Flygvapnet.

Hetast just nu för flygplansinköp är en Cirrus. Vi diskuterade länge vilken utrustning som skulle vara lämplig och som vi har råd med. Troligen bestämmer vi oss bl.a. för en flight director och en databas med presentation för inflygningskartor och kanske ett stormscope.

Flygtidsuttaget ligger ganska bra till. Skolningen går för högttryck. Av någon anledning så går den vanliga uthyrningen lite dåligt. Vi vet inte riktigt varför. Det nya bokningssystemet via Internet fungerar dock riktigt bra.

Cessnan kommer att få en GPS inmonterad. Det är en GPS som tidigare satt i en av Archarna och som sedan har legat på hyllan.

Kanske kommer det att bli ett kodlås på grinden till plattan. En undersökning om detta pågår.

Diskussionen om huruvida det blir någon ny yta för allmänflyg på SAAB-fältet fortgår. Turerna går fram och tillbaka. Vi får se hur det går.

Eventuellt kommer headsets att säljas i klubbshoppen. Vi håller på att undersöka olika alternativ för att hitta ett eller att par olika varianter.

Peter Purin, sekreterare

Hans Andersson

Klubbens tidigare skol- och flygchef Hans "Hasse" Andersson har avlidit i 69 års ålder. Han började sin långa flygarbana som fältflygarelev på Ljungbyhed 1954 och kom sedan till F13 Bråvalla där han mest flög J29 Tunnan. Efter tiden på F13 var det åter dags för Ljungbyhed, denna gång för utbildning till flyglärare. År 1963 blev han flyg- och skolchef hos oss på Linköpings Flygklubb och Östgötaflyg och byggde upp den då starkt expanderade verksamheten. På 1960-talet utbildades under Hasses ledning mer än 25 nya privatflygare varje år på LFK, bl a ett stort antal Saab-stipendiater.

Som om detta inte var nog, engagerade sig Hasse starkt i den civila svenska flyglärodbildningen, han var under denna tid anställd både på LFK och på KSAK.

Flyglärarkurserna var i flera år förlagda till Linköping, i mitten av 1970-talet flyttade dock både Hasse och utbildningen till KSAK på Bromma. Som flyglärodbildningsansvarig på Bromma 1978 minns jag tydligt hur Hasses föredöme och goda råd präglade oss blivande flyglärare och i alla frågeställningar fick oss att tänka på ordet Flygsäkerhet.

År 1979 blev Hasse chef på Frivilliga Flygkåren, som under hans ledning utvecklades till en stor och mycket professionell flygorganisation byggd på frivilliga insatser av landets privatflygare, även här med flygsäkerheten som högsta ledstjärna. Hasse hade ofta goda råd till oss andra i FFK-organisationen och även förmaningar, dock alltid med glimten i ögat.

Parallellt med uppdragen i LFK, KSAK och FFK var Hasse en av stöttepelarna i Östgötaflygs omfattande och mångåriga verksamhet med kraftlinjeinspektion i hela landet. Dessa flyguppdrag 10-20 meter över kraftledningarna, som mest utfördes med Piper Super Cub och krävde extra stor flygskicklighet, deltog Hasse aktivt i ända fram till början av 1990-talet när verksamheten succesivt togs över av helikoptrar.

Som sentida efterföljare på Hasses befattningar vid LFK kan jag intyga att många av hans idéer och tankar förts vidare



genom decennierna och fortfarande i hög grad präglar flyg- och skolverksamheten vid LFK och Östgötaflyg.

Sture Bjelkåker

PS

Frivilliga Flygkåren har startat en flygsäkerhetsfond till Hans Anderssons minne. Klubben har redan bidragit till fonden, men många medlemmar som minns Hasse kanske också vill bidra. Plusgironumret är 1566847-8 FFK.



Kallelse

Till allmänt klubbmöte i Linköpings Flygklubb.

Plats: Flygets Hus.

Tid: Onsdagen den 23 november 2005 kl 18.00.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av verksamheten år 2005 hittills.
4. Verksamhetsplan för 2006:
 - Stationstjänsten (Anders)
 - Jourtjänsten (Lennart)
 - Utbildning (Sture)
 - Klubbverksamheten (Kristina, Johan)
 - IS/IT (Johan)
 - Flygplan (Johan)
 - Flygverksamhet (Sture)
 - Tävlingsverksamheten (Peter)
 - Marknadsföring/Reklam (Olle)
 - Strategi (Göran)
 - ÖSTGÖTAFLYG (Sture)
5. Medlemsavgifter 2006 (beslut).
6. Val av representanter till KSAK respektive M-KSAK årsstämmor våren 2006 samt eventuella motioner till dessa årsstämmor.
7. Övriga frågor.
8. Mötet avslutas.

Efter mötet kommer det att serveras någonting gott att äta och dricka.

Välkomna

Styrelsen

Sveriges sista Link-Trainer pensionerad!

Den sista juni gick nådatiden ut för alla de "hjälpmedel för syntetisk flygtränning" som fick FNPT1-status för ett antal år sedan i samband med övergången till de nya europeiska bestämmelserna. Ett av dessa var den Link-Trainer som funnits på Linköpings Flygklubb sedan början på 1980-talet och där använts i IFR-utbildning.

Jag skaffade Link-Trainern 1981 i USA via en kontakt jag hade fått under min tid som IFR-lärare åt ICAO i Afrika och Västindien. Gunnar Franzén hjälpte mej att hämta den i hamnen i Göteborg, dit den kom i en jättestor låda.

Den är byggd på 1960-talet och är en upgraderad version av den välkända "Ur-Linken" som spreds över hela världen under andra världskriget. Flygvapnet hade en på i stort sett varje flottilj på 1940-talet. Många gamla flygvapenpiloter kommer säkert ihåg hur den skrivande "krabban" var på väg mot bordskanten om man inte såg upp med hur länge man flög på en viss kurs!

Med den nya versionen hade fabriken tänkt sig att man skulle kunna minska flygtiden i luften för ett PPL i USA med hälften, alltså få tillgodoräkna sig 20 timmar i Linken. Därför lade man ner mycket krut på att få den att röra sig smidigt, och remmar och luftbälgar ersattes med servon och vajrar. Man lyckades man inte övertyga FAA om förträffligheten, men den blev ändå mycket uppskattad, liksom den tidigare hade varit. Jag tror att det fortfarande finns några hundra Linkar i drift ute i världen, och framförallt då i USA.

Min Link ställde vi faktiskt först upp i Aneby, eftersom det var en ganska stor elevgrupp därifrån som hade sökt sig till LFK och NAFK (Norrköpings Automobil- och Flygklubb) som vi samkörde utbildningen med. Där körde vi hårt både dagar och nätter, och det är glädjande att notera att flera av dom som var med på den tiden nu är kaptener i svenska flygbolag.

Men, som sagt, nu har den sista timmen som får räknas tillgodo i detta hjälpmedel, flugits. Det var på kvällen den sista juni, och de sista eleverna blev Robin von Post från Linköping och Fredrik Andersson från Lidköping (se bild).

Det var lite stressigt på sluttampen. Linköpings Flygklubb är ju den enda klubben i Sverige just nu som är en FTO och bedriver IR-utbildning (som det heter numera), och en del av eleverna kommer ganska långväga ifrån och vill

gärna flyga koncentrerat när dom är på plats.

Men vi är ju flera lärare som delar på det, så det var egentligen bara sista veckan som det blev rusning, i övrigt har det varit rätt gott om tider.

Vi hade ett litet nostalgimöte en av de sista dagarna i juni. Jag raggade upp några av de elever som var med från första början (se bild) och dom fick flyga en snutt i Linken, varefter vi åt lunch på Wårdshuset i Gamla Linköping, där Sture B. också deltog. Därefter fortsatte vi i Gripenmuseum ute på Flygvapenmuseum under överinseende av en Gripenpilot.

Även efter pensioneringen kommer min Link förhoppningsvis till nytta. För det första är det fortfarande lite efterfrågan från en och annan som vill "slipa lite" på någon detalj, även om han/hon inte får räkna tiden tillgodo i någon utbildning. För det andra kan den eventuellt komma till viss nytta i flygmedicinens tjänst. I och med att den rör sig kring alla tre axlarna får man ju "igång" flimmerhåren i öronen, vilket man önskar studera på andra sidan Linköping, ute på Malmen. Det känns ju bra att kunna bidra till sådan forskning.

Linken har fungerat förvånansvärt bra genom åren, speciellt med hänsyn till att den hade ett antal tusen timmar i loggboken redan när jag köpte den. Det har dock krävts en del "troubleshooting". Eftersom jag själv inte är någon elektronikingenjör, så har jag fått hjälp av ett antal entusiastiska sådana, och särskilt då allas vår Jonny Johansson, som sett det som sin stora utmaning att fixa alla konstiga "krypströmmar" och överhettade transistorer och vad det nu har varit. Han har räddat ett antal kritiska situationer med eleganta fixningar och modifieringar, t.ex. installerat en DME.



De tidiga eleverna; från vänster Göran Zachrisson, Erik Hallström, Tomas Bendt.



Från vänster: PeGe, Robin von Post, Fredrik Andersson.

Eftersom LFK även fortsättningsvis avser bedriva IR-utbildning letar klubben efter en FNPT1 som klarar de nya JAR-kraven. Det finns ett antal tillverkare som har sådana på programmet, men dom är ganska dyra. Det som är "hetast" just nu är en som står i Holland som en grupp står i beredskap att åka ner och titta på inom kort.

Även jag är pensionär, liksom nu min Link-Trainer, men jag hoppas få vara med "på kanten" och skola lite även på den nya. Jag tänker också ägna en del tid åt uppdateringar av mina elevhandböcker allteftersom lagret behöver fyllas på hos KSAB. Resten av pensionärstillvaron upptas av H50P-projektet, där jag är med i kompendiegruppen, samt åt analysarbete åt Luftfartsstyrelsen. Eftersom jag är intresserad av flyghistoria "extraknacker" jag ibland som guide på Flygvapenmuseum samt håller ett och annat föredrag, liksom undervisar klubbens elever i "Människans förutsättningar och begränsningar" – ett mycket intressant ämne!

P-G Lundborg

Lär dig läsa & skriva på hemsidan!

Det finns många sätt att uttrycka sin åsikt. En nyhet i klubben är att man som medlem kan delta i ett diskussionsforum på hemsidan LFK.se.

Systemet är uppbyggt kring ett antal "mötesrum" med olika tema. Till exempel Klubbens plan, Hemsidan LFK.se och Fritt forum.

Om man går till menyn "Medlem" och väljer "Diskussionsforum" samt anger sitt pilotnummer och lösenord möts man av en lista över dessa rum:

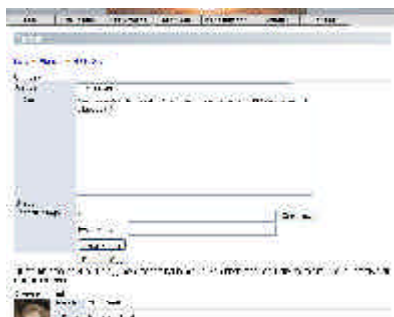


I varje mötesrum diskuteras ett antal ämnen i så kallade inlägg. Dessa organiseras i trådar där man kan kommentera varandras inlägg.



Man kan välja att starta en "Ny tråd" eller välja ett inlägg och "Svara" på det.

Det är inte svårare än att skicka e-post. Bara att skriva in texten för sitt inlägg (och ange en Ärende-rad om man skapar en ny tråd) samt trycka på "Posta Inlägg".

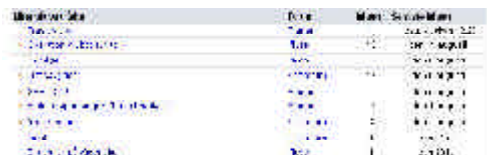


Bland intressanta ämnen som ventilerats kan nämnas:

- Planerna på inköp av nytt flygplan
- Avgifterna till Luftis/KSAK
- Nya fältet i Stegeborg
- Vad man skall tänka på vid köp av eget headset
- Hopfällbara cyklar

Överkurs samt Kul att veta

- På förstasidan under listan på mötesrum listas de mötestrådar där Du deltagit i debatten:



- Man kan söka bland alla texter i alla möten eller ett specifikt möte.

- Man kan bifoga filer till sitt inlägg.

- När man skriver en internet-adress som börjar med "http://" eller "www." i sitt inlägg blir det automatiskt en klickbar länk.

- Liksom övriga system på LFK.se försöker vi ständigt förnya & förbättra Diskussionsforumets funktioner. Om du har några idéer går det bra att lämna dessa som ett inlägg i mötet LFK.se, alternativt it@LFK.se förstås!

Välkommen att delta i debatten!

Pilotfotografier

Som minst 95 av er redan vet, pågår ett litet fotoinitiativ på klubben. Målet är att i framtiden ha bilder på samtliga medlemmar som man kan knyta bokningar, diskussionsforumsinlägg & medlemsregister till.

Syftet är att skapa en ännu bättre stämning/klubb/grupp-känsla bland oss LFK:are. Ett litet stöd för den som vill koppla ett namn till ett utseende eller tvärtom. Som nykomling tar det ju ett bra tag innan man snappat upp namnen på alla "legender".

Vinn en MagLite

När vi fått kort på 200 medlemmar kommer vi bland dessa utlotta en Mini MagLite av högsta kvalitet! Se även till att dina LFK-vänner drar sitt strå till stacken!

Skicka till

Digitala bilder mottages på it@LFK.se

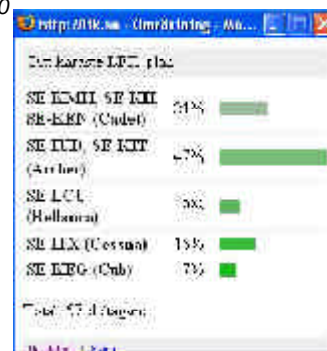
Pappersbilder kan man lämna till Carina, alternativt i ett kuvert märkt "Pilotbild" adresserat till IT-gruppen i klubbstugan. Glöm inte att avslöja vem du är!



Vi ses & syns

IS/IT gm Robin von Post #1600

Under sommaren har det pågått en liten spontan omröstning formulerad som: "Vilket av klubbens plan ligger dig varmest om hjärtat?" Den 26/8 avslutades sommaren/omröstningen med följande resultat:



Flyglegenden Albin Ahrenberg

Albin Ahrenberg föddes i ett litet båtsmanstorp på gränsen mellan Blekinge och Småland år 1889. Via hundår som skeppsgosse vid Flottan i Karlskrona, sedan tjänst som torpedstyrman till sjöss och utbildning som pilot inom Marinflyget fick han 1919 sitt certifikat efter bara 4 timmar och 20 minuter i luften, (krav i senare tid minimum 40 timmar) och då var det totala antalet aviatörsdiplom i landet mindre än 150, många utbildade i Frankrike! Därmed fick nu eleven Albin titeln flygstyrman! Man flög först i Hägernäsviken intill den senare Roslagens flygflottill, F 2 och i Karlskrona, på Stumholmen, men redan efter 19,5 timmars flygerfarenhet (krav i senare tid 300 timmar), blev han själv instruktör för nya elever. Under åren inom Marinflyget omkom i landet 22 piloter och åren närmast före hans utbildning 16 stycken, så att manfallet var stort.

De plan han kom att flyga med var Farman, Thulin, Friedrichshafen och Albatross. Åren 1911 – 1917 hade Arméflyget tillförts 42 plan och Marinflyget 22, först 1926 skapades det verkliga Flygvapnet och då med folk från Armén och Marinen. Även fallskärmen, som då var en helt ny uppfinning, prövade Ahrenberg genom ett hopp över Karlskrona år 1920. En gång gick han i spinn med ett skolflygplan och hamnade i vattnet utanför Hälsingborg och vid ett annat tillfälle tappade han en motor och nödlandade på isen.

År 1924 gick Ahrenberg dock över till det svenska civilflyget som då låg i sin linda, och här blev han snabbt en känd, konstruktiv och uppskattad flygare och företagsledare.

Flög med Göring.

Till en början sysslade Ahrenberg mest med fotografering från luften, rundturer över landet samt postflyg. Han arbetade under en period också med den senare så beryktade nazipampen Hermann Göring (1893-1946), då för tiden en skicklig flyglärare inlånad från Tyskland, liksom en rad andra piloter. Göring hann även med att knyta kontakter och gifta sig så småningom med en svensk adelsdam som hette Karin och tillhörde släkten von Rosen, men svenska lärde han sig aldrig.. Hon i sin tur var nära släkt med den svenske flygkaptenen och senare chefen för Etiopiens Flygvapen, Carl Gustaf von Rosen (f. 1909) och när denne tidigt i karriären ibland blev satt i svårigheter i delar av Europa var det bara att ringa till Onkel Hermann så ordnades formaliteter och annat som behövdes omgående. Det ryktades att Onkeln en gång sagt åt den då vilde Carl Gustaf, att – ställ nu inte till det för dig igen! Senare blev von Rosen kapten i flygbolaget Transair i Malmö, och kallades allmänt "greven"! På äldre dar deltog han 1968 i kriget i Biafra tillsammans med några svenska flygare, dit även jag var inbjuden att medverka, men avböjde. Något år senare sköts han ihjäl under en fejd i Eritrea.

Att vara pionjär lönar sig aldrig, eller att alltför tidigt ta politiskt parti för någon part, det visar historien alltför väl!

Sverige runt.

Ahrenberg företog ofta rundresor ute i landet och från många av alla våra vackra insjöar gjorde han turer med folk som vågade och kunde betala. I Örebro hade han tagit upp 8000 människor i luften och i Jönköping 6000 intresserade. Många var de som senare kunde skryta med att de en gång "flugit med Ahrenberg" på sin tid. Men det gick också åtskilliga röverhistorier om Ahrenberg och hans verksamhet. Han sade t ex ha för vana att när en motor var svårstartad själv ta en stor

mun Konjak eller Whisky och därefter andas in ångorna i förgasaren. En annan är att hans hund åt upp dynamiten, mjuk, söt och som korvar, vid ett sprängningsarbete som han var med om.

Skjut packet!

En gång landade ett plan på gården till ett av dåtidens sk "dårhus" och doktorn där vägrade att släppa piloten, vilken han ansåg borde vara patient och satt under lås. En gång havererade han under rundflygning och när han och passageraren krupit ut ur vraket tog den medåkande upp sin plånbok och ville betala extra för "det var ju verkligen konstflyg" och sådant var ju betydligt dyrare att få åka med på! Efter en landning i Polen med komplikationer och folksamling räckte en åkande dam fram sin pistol till piloten med orden: - Skjut packet, de är sjörövare!

En del haverier var Ahrenberg alltså inbegripen i, men inga som gav några allvarigare kroppsskador. År 1927 hade svenskättlingen Charles Lindbergh företagit sin berömda flygning från Amerika till Paris, och 1929 skulle Albin Ahrenberg försöka sig på att flyga i motsatt riktning. Men det brukar vara svårare att ta sig över Atlanten västerut i ett litet plan, och är så ännu idag, än österut bli beroende på vindarna som för det mesta är västliga.

Ny känslig motor.

Man skulle nyttja ett enmotorigt flygplan av märket Junkers W 33. Vikt dryga tre ton, en 360 hästkrafters upptrimmad motor som gav planet en fart på cirka 180 kilometer per timma och kunde hålla sig i luften cirka sju timmar. Men sträckan till USA:s östkust var lång och skulle gå via Norge, Färöarna, Island, Grönland och Labrador i Kanada till New York.

Man skulle ha en blygsam last av i huvudsak post men också en ask med en hatt från Karlskrona Hattfabrik och med instruktion att överlämna hatten som gåva till den förste svensk man fick kontakt med i Amerika!

Men redan från början hade man problem med sin nya och särdeles känsliga motor och egentligen kom man inte längre än till Ivgitut på den sydvästra spetsen av Grönland, jordens största ö. Sedan blev det båtresa tillbaka till Sverige, trots ett försök med motorbyte.. Hatten från Karlskrona då? Ja, den lär enligt historien senare ha överlämnats till en av Ahrenbergs bröder, vilken då bodde i Amerika!

Ny resa till Grönland.

Väl hemkommen igen till Sverige fick Ahrenberg genast ett nytt uppdrag – på Grönland! Det gällde att flyga dit, och någonstans på den obarmhärtiga, grönländska "iskappen" försöka leta reda på deltagarna i en engelsk expedition, vilken rapporterats försvunnen sedan fem månader. Resan över gick bättre än förra gången och basen var nu Angmagssalik på den sydöstra delen av Grönland.

Försöket lyckades och för detta blev Ahrenberg senare medaljerad och en berömdhet, men resan hem gick även denna gång ske med fartyg, S/S Island, fast nu från Reykjavik dit man lyckats ta sig på återresan. Efter återkomsten till Sverige utnämndes den f d torped-styrmannen och underofficeren till kapten i Flottan nu 42 år gammal, något som var ytterst ovanligt för den tiden. Albin, som folket i branschen ofta bara kallade honom, för inom civilflyget fanns då ingen annan Albin, kastade sig nu in i en rad uppdrag både när det gällde flygning och skapandet av AB Aerotransport 1924, vilket bolag sedan blev den svenska delen i SAS. Den första flyglinjen var mellan mellan Malmö och Hamburg samma år, följt av



Lars landar över hinder



Henry Lindholm och Anders Hellström (t.v.) och Claes M Johansson (ovan)

Mitt underligaste SM hittills

Årets SM i precisionsflyg genomfördes i Vallentuna utanför Stockholm, och var mycket välarrangerat. Två deltagare kom från LFK - jag och Lars Östling.

Briefingen första tävlingsdagen hölls i en fin stuga invid fältet. Jag vet inte riktigt vem som ägde stugan, men den var inredd som ett stort rum med ett loft och kök och passade ovanligt bra som briefinglokal. Väderprognosen var ganska negativ och tävlingsledningen beslöt att utföra landningsmomentet första dagen i stället för navigeringsmomentet som man brukar.

Landningsmomentet vanns av Henry Lindholm från Stockholms FK med imponerande 6 prickar. Trots prognosen var vädret fint hela tiden - det verkade som att fronten hade delat på sig just över Vallentuna.

För egen del gick landningsmomentet ganska bra, men navigeringsmomentet dagen efter gick sämre. En rad konstiga grejer hände - det började med att min klocka la av mitt under beräkningarna innan flygning. Jag fick be om hjälp med att veta när jag måste lämna lokalen. Dessutom passade inte fartlinjalen

riktigt till två av benen, något som jag inte heller varit med om förut. Efter beräkningarna fick jag stressa med att hitta Lars för att låna hans klocka - ingen bra start precis.

Navigeringsbanan var lagd över ett varierande landskap vilket gjorde den förhållandevis lättnavigerad och rolig att flyga. Varierande vindar försvårade en hel del. Jag missade en brytpunkt trots att jag var helt säker på att jag var rätt, och det var också konstigt.

Under debriefingen fick jag veta varför fartmallen inte stämt och varför jag missade brytpunkten - tävlingsledningen hade markerat min karta fel. Därmed missade jag chansen på flera dukar, en tidkontroll och förstås brytpunkten. Massor av prickar. Jag var såld redan innan jag satte mig i planet...

Lars skötte sig desto bättre. En välförtjänt sjundeplats. Jag har förträngt vilken plats jag fick.

Även prisutdelningen med tillhörande bankett hölls i stugan. Mycket bra mat och välförrättad prisutdelning där Lars-Inge Karlsson från Gävlebygdens FK utsågs till segrare. Sammantaget ett av de bättre SM jag varit på - om det nu inte också bara varit så underligt...

Text & foto: **Anders W**



Flyglegenden Albin Ahrenberg, forts

Stockholm – Helsingfors och en tredje, fisklinjen Göteborg – Stockholm med tidningar respektive fisk. Bolaget disponerade då fyra maskiner av märket Junkers F 13. Ahrenberg blev så småningom utnämnd till chef för haveriavdelningen på Kungl Flygförvaltningen.

En hjälte vilar på lagrarna.

1955 bar enligt honom själv inte vingarna längre och han slutade att flyga efter 37 års flygtjänst i en rad olika skepnader och uppgifter. Albin var också ansedd som en särdeles populär och entusiastisk sällskapsmänniska, och han sades ofta komma bland de första till bättre festligheter och lämna tillställningen bland de sista.

Sitt otium fick Albin Ahrenberg njuta ännu några år på sin ståtliga herrgård Baldersnäs i Dals – Långed, långt från den ursprungliga födelseplatsen mellan Blekinge och Småland..

Där, alldeles intill den vackra Dalslands kanal, avled han stilla 1968 nära 80 år gammal.

När Albin var liten hade han en önskan, en pojkdrom, och den var att ensam få styra ut till havs i solnedgången för att se vart alla fartyg bortom horisonten tog vägen, och säkert är, att det var precis vad han fick uppleva under sitt händelserika liv på havet, i luften och med en beundransvärd karriär, vilken sträckte sig från fattig båtsmanspojke på Blekinge-gränsen till en berömd och uppskattad flygare.

Volare necesste est – att flyga är nödvändigt !

Ulf Wiberg.

PS. Navigare necesse est – att segla är nödvändigt DS!

Källor:

Ett flygarliv/Ahrenberg.
Gamla tidningsartiklar.
Div uppslagsverk.

CLASSIC JETS FIGHTER MUSEUM

Nyligen fick jag chansen att besöka Classic Jets Fighter Museum utanför Adelaide i södra Australien. Jag hade besökt det museet ett år tidigare och visste därför att de höll på att renovera en P-38H Lightning och ville passa på att se hur långt de kommit.

Classic Jets Fighter Museum är ett sådant där mindre museum som drivs av frivilliga, alltså ett sådant där man ofta får chansen att se närmare på de utställda planen och prata med de som driver museet. Precis så är det där. Särskilt om man har chansen att besöka det en vardag. Museet består av en ganska stor hangar med ett flertal intressanta flygplan, men inget i flygande skick (utom en Tiger Moth och en Chipmunk som står i ett hörn – men de är privatägda och man får inte komma nära dem). Det finns bl.a. en Mirage III, en australienbyggd Sabre, en Sea Venom och en körbar Merlinmotor och en jetmotor på varsin ställning. Allt får man komma helt nära.



Samtidigt som jag var det en skolklass på besök. De underhölls av frivilliga som roade barnen med ett ballongexperiment – ballongen ("jetmotorn") tejpades fast på en pinne som fick glida på ett långt snöre mellan flygplanen – samt att barnen fick provsitta flygplanen. En av de frivilliga berättade för mig att de tycker att det blir ganska små skador av det, så man tycker det är värt det. Fast ibland hände det att barn försökte stjäla med sig delar av instrumentpanelerna...

Vid mitt förra besök för ungefär ett år sedan var ett av museets mest spännande föremål en P-38H Lightning som höll på att renoveras med frivilliga krafter. Planet slutade sin aktiva karriär på Papua Nya Guinea med en buklandning efter att ett hydraulfjel gjort det omöjligt att få ut stället. Det skadades visserligen inte mycket, men man rensade det ändå från användbara delar och lät resten stå. Någon amerikan hade försökt få hem vraket 1992 men misslyckats. I maj 1999 transporterades det till Adelaide. Enligt museet är denna en av bara 28 stycken återstående P-38 i världen.



P-38H under renovering. Bilden nedan är ett år gammal - nu satt bl.a. vingarna på.



Det var stor skillnad på det planet vid mitt besök nu. Förut var det mesta av kroppen klart och man höll på att rekonstruera vingarna. Nu var vingarna på, luckor och flera roderytor på, landställ hade man också satt på. Många delar hade man lyckats få tag på från folk runtomkring, eftersom USA flög från Australien under kriget och lämnade allt när kriget tog slut passade många på att samla på sig delar. Något som nu ger utdelning. En av de frivilliga berättade att han kände till en som hade tre kompletta nya Merlinmotorer i sina originallådor...

Fast personligen är jag inte överdrivet imponerad av hantverket. Många skarpa plåtkanter och avlånga hål. Och skall man borra en rad med hål kan man väl i alla fall försöka se till att de ligger i linje med varandra. Kanske var även originalet ganska slarvigt gjort, jag gissar att det var viktigt att det gick fort när de byggdes.

Nyligen hade en 79-årig amerikan varit på besök – han var en av dem som hade flugit just detta exemplar under kriget. Perry Dahl som han hette hade flugit 187 "missions" under kriget och fått smeknamnet "Lucky" efter att det varit nära ögat ett flertal gånger. Han hade tyckt att "the museum has a little jewel there in that plane", och det tycker nog jag också. Hela museet är en liten juvel.

Väl värt ett besök, således. Se även www.classicjets.com/!

Text & foto: **Anders W.**



Frivilliga som arbetar - här med en vinge (ovan) och vingspets (nedan) till en MiG.



Sabre tillverkad i Australien

Man fick lov att provsitta förarkabinerna - åtminstone om man utgav sig för att vara barn.