

---

# CUMULUS

---

Organ för Stockholms Segelflygklubb

Nummer 2, juni 2011

---



### **Cumulus**

Organ för Stockholms Segelflygklubb  
Ansvarig utgivare: Åke Pettersson  
Omslagsbild:  
I luften med SE-UPC igen

## **Från PR-chefen**



Uppmuntrad av glada tillrop från medlemmarna har jag nu plockat fram nummer 2 – 2011. Detta nummer handlar om jubileumsfesten, hur det var i SSFK:s tidiga historia och några evenemang på Långtora under den kommande säsongen.

## **SE-ULB**

Reparationen av vår LS-6 är nästan färdig, så den kommer troligen hit denna vecka. 18-metersspetsarna med winglets kommer lite senare.

## **Bogsering**

Då grundöversynen på vår Super Cub drar ut på tiden har Erling hittat en ersättare, typ mjölkpall, se bilden. (Ordet ”mjölkpall” används av skämtsamma sporrhjulsfanatiker för ”noshjulsflygplan”. Funkar på en del hemmabyggen, och kanske även denna Rallye som Erling hittat i Västerås).



*Erling på mjölkpallen*

SE-GFE har använts av Västeråsklubben innan man gick över till vinschstart. Prestanda är ungefär som för Super Cub, och den går ganska tyst.

## **Ungdomsläger FFK**

Frivilliga Flygkåren (FFK) ordnar ett ungdomsläger på Långtora 2-4 september. Det kommer ca 30 ungdomar som anländer till Långtora på fredag eftermiddag 2 september tillsammans med ledare från FFK. Dom bor i tält, några kanske i vår sovbarack, och flyger provlektioner i SSFKs regi på lördagen. På söndagen kommer också ett antal föräldrar, varav några kommer att flyga. Det kommer även att flygas att fåtal provlektioner i motorflygplan.

Elias Nyberg kommer att möta FFK-gänget på fredagen och Ejvind Nyberg kommer att medverka på lördag-söndag.

## **Nordiska Segelflygdagen**

Den 21 augusti är det segelflygdag. SSFK laddar för ett antal provlektioner. Det behövs också några medlemmar som kan visa vår anläggning och sälja fika.

## **Dam-VM i Arboga**

När detta skrivs har träningsdagarna för VM i Arboga börjat. Vi håller tummarna för våra duktiga kvinnor, Barbara och Gloria, som tävlar mot världseliten.

## Tre ess och ett jubileum

Lördagen 4/6 var vikt för 75-årsjubileum med fest. Men dagen började galant med lottdragning, som resulterade i inte mindre än 3 ess! Ett gott omen, såväl för de 7 tappra som deltog som för det 50-tal medlemmar som anmält sig till festen.

Dagen började med vackert flygväder, se omslagsbilden. Det flögs till Storå (Tonny) i väster och Dala-Järna i nordväst (Åke), och alla klubbens plan var i luften, samtidigt som klubbhuset ställdes i ordning.

Gästerna samlades som vanligt på gräsplanen framför klubbhuset.



*Förspel på gräsmattan*

Efter den delikata förrätten gjorde ordförande Christer en sammanfattning av SSFK:s historia.



*Christer Hård af Segerstad*

Tage Löf, den siste överlevande av SSFK:s medlemmar på 30-talet, var inbjuden men hade förhinder. Åke Petters-

son framförde, efter huvudrätten, en hälsning från Tage, som avslutades med ett

*Stort Grattis till nutiden!*

Längre ner finns en berättelse från Tage Löf.

Åke uppmärksammade även klubbmedlemmarnas framsteg hittills under säsongen, med exemplen Tonny Olsson, vår svenske mästare i öppna klassen, som leder distansligan i RST och Tony Ohlson, som blivit klar med sitt C-diplom.



*Britt-Marie, Tonny och Bertil*



*Elias och Yngve i farten*



*Serverare Wilma, Sophia och Maja*

Kalle Rydling, mångårig ordförande, berättade om de flygplanstyper som han flög på 50-talet. Kalle har byggt modeller av alla typerna som kan beskådas i taket på klubbhuset.

Kalle beskrev flygegenskaperna och övergång från DK till EK, som var särskilt spännande eftersom man gjorde första EK i en ensitsare. Flygegenskaperna var ofta lite speciella, särskilt den flygande vingen Fauvel AV-22 som var väldigt speciell.



*Kalle Rydling och Sigyn Rehn*

Jutta Sturm kom till Långtora direkt från Issoudun och Franska Mästerskapen, en 200-milaresa. Hon hade kört ensam hela vägen med flygplansvagn och fick vila sig och ladda batterierna till Dam-VM i Arboga. Jutta blev festens hedersgäst.



*Jutta & Hasse*

Jutta träffade också Gloria, en av våra två VM-piloter, och det samtalandes på Juttas båda modersmål (tyska och franska), Glorias (tyska) och Anne Lindholms (franska).



*Gloria, Jutta och Anne*

Efter damerna kom gubbarna som fick medaljer utdelade för lång och trogen tjänst i SSFK.



*Medaljörer*

Christer Hård af Segerstad (ordförande)  
Medaljörer: Lars-Åke Gustafsson Peder Ek, Uffe Jonasson, Janne Rehn, Leif Eriksson, Holger Uppgård, Kalle Rydling, Weine Falk

### **Flera bilder från festen**



*Z med fru Birgitta, och Weine*



*Son och far Carl Johan och Carl*



*Peter Biltz och Staffan Trägårdh*



*Bogsörer Niklas Lönn och Jennifer Bihagen*

## **Dagen efter...**

På söndagens lottdragning drogs bara två ess!

## **Han flög jämt och ständigt**

Det kom ett mail från Tage Löf:

Tack Åke för att du hälsar från mig under festligheterna den 4 juni !

Det har aldrig slagit mig att jag är tämligen okänd för er senare tidens segelflygare.

Naturligtvis är det så, som du påpekar, att SM-49 gjorde mig till ett föredöme pga min helt civila flygutbildning. Under den tävlingen deltog 8 löjtnanter, 1 st fänrik samt en sergeant från FV. Där Pelle P naturligtvis var den mest kände. Världsmästare 1948 och Svensk mästare 1947. Vi var åtta civilister med Billy och mig, vilka placerade Per-Axel på tredje plats.

Du spekulerar lite om Bengt Norden-skiölds reaktion efter detta resultat. Från så kallad säker källa har det sagts att Generalen blev mer än sur. Det lär inte ha varit bara brist på utrymme i hangarerna, som resulterade i att år 1950 blev det sista med segelflyg inom Vapnet. Med några undantag. Pelles Weihe och han själv på F5 tordes man inte lägga ner. Jag tror att ett par flottiljer ytterligare fick driva segelflygning vidare.

För de civila klubbarna blev det lyckat genom att materielen från flottiljerna fördelades till våra klubbar. Weihe och Kranich t ex blev välkomna nyförvärv, vilket naturligtvis betydde mycket för verksamheten.

Men innan 1949 hade mycket annat ägt rum för min del i samband med vår sport. När Bromma flygplats invigdes 1936 fanns jag som åskådare 14 år ung. Bland hundratals motorflygplan fanns 2 st segelflygplan. Med Hanna Reitsch och Peter Riedel från Tyskland som piloterare. Då sa´ det klick inom mig.

1939 blev jag medlem i SSFK. Som 17-åring fick jag inte börja flyga. Men att snickra och laga glidare och segelflygplan var tillåtet. 2-3 gånger i veckan cyklade jag från Sundbyberg till Ringvägen 158 nedanför Sofia kyrka. Det blev varje gång

en tripp på ca 40 km. Där hade klubben en lokal någon meter under gatuplanet. Den mångkunnige Sigurd Larsson "Flygar-Lasse" basade för verksamheten. Jag lärde mig mycket från grunden under hans stränga men ändå kamratliga ledning. Så småningom var han även en av de flyglärare, som försökte få mig att bättre förstå rodrens märkliga funktioner.

När min 18-årsdag inträffat, blev jag elev på Bromma. Två km hemifrån! Min första flyginstruktör blev Björn Andersson (sedermera Flodén). Även han synnerligen kunnig inom sitt gebit.

Men Bromma var ingen lämplig plats för segelflygning och det var med stor glädje vi 1943 mottog erbjudandet från Flygvapnet att få låna Skarpnäck. Det blev en verklig kick för vår verksamhet. Två hangarer byggdes och allt andades framåtanda och ljusa förhoppningar. Själv fick jag ett stipendium från Gösta Åhlén på 2000 kr. Det var en hel förmögenhet för mig på den tiden. Den möjliggjorde bl a utbildning på Ålleberg till S-instruktör. Där jag under åren vistats på utbildning och träningsläger under mer än åtta månader sammanlagt.

Inom SSFK var jag med i styrelsen under många år och blev gruppchef efter Karl Svänsson "Kalle med Å". Gruppchefen skulle godkännas av KSAK och FV. Denna funktion innebar högsta ansvaret inom en klubb för både flyg- och byggverksamheten.

När Stockholms Stads Friluft- och idrottsstyrelse fick överta ansvaret för flygfältet efter FV, så blev tillvaron för SSFK mindre behaglig. SM i varpa t ex måste man avhålla på "vårt" fält.

Världsmästerskapen i landhockey drog ihop folk från många andra länder. Tält överallt. Största problemen uppstod dock, när motortävlingar startades på Skarpnäck. Vid varje tillfälle fick verksamheten flyttas till F8, Barkarby, Skå Edeby alternativt F18 i Tullinge.

Vad gäller tävlandet för min del, så började det med ett par sk Babytävlingar under mitten på 40-talet med Örebro som värdplats. Man var två förare i laget och skulle göra varannan start. Jag hade två olika kollegor vid dessa tillfällen. Placeringarna blev godkända. Senare tävlingar kan du läsa om i Segelflygsport nr 1/2011. På sidorna 26-27 har jag skrivit en artikel i samband med Pelle Perssons död.

Under SM 1949 togs fem Guld-C samma dag. Jag fick nr 12 pga att jag landade sist den dagen. Bland de övriga fanns Per-Axel och Billy Nilsson. Pelle blev nr 8, om jag minns rätt.

2 st diamanter finns i mitt märke. Men min längsta sträcka blev endast 483 km och räckte alltså inte. Dåtidens bästa glidtal 1:29 betyder att med dagens plan skulle flera av mina flygningar hamnat över och ibland långt över 500 km.

Innan jag tog itu med den här skrivelsen inventerade jag mitt blygsamma prisskåp. Där finns bl a 23 st plaketter från Rikssegelflygtävlingen. Men där finns även den för mig finaste utmärkelsen. Nämligen samma typ av guldplakett, som jag nämner i artikeln om Pelle P. På diplommet, som bifogades, står att läsa: "På förslag av Kungl. Svenska Aeroklubbens Verkställande Utskott har jag beslutat tilldela Ingenjör Tage Löf Kungl. Svenska Aeroklubbens Förtjänsttecken i guld såsom ett erkännande för förtjänstfulla insatser till fromma för svenskt flyg". Stockholm den 20 november 1954 P.Eg Gummeson. Ordförande i Kungl. Svenska Aeroklubben.

Jag mottog utmärkelsen under mycket högtidliga former och det är ett fint minne. Där jag inte bara avtackades för mina flygningar utan även för det jobb jag ägnat sporten under lång tid.

Min tid i Segelflygkommitten under generalen Nils Söderberg hade säkert betydelse.

Andra kuriosa:

Billy, Laroy Månsson (F5) och under-teknad blev inbjudna till Ålleberg på 50-talet för att som de första pröva på att flyga triangelbanor. Vi hade alla förstått att de gamla reglerna skulle bli helt omöjliga att använda i fortsättningen. Med allt bättre flygplan. Redan nu gick vi, som presterade bäst, ner 6-7 kg under en tävlingsperiod. 8-9 timmar i luften och sedan bilåka 40-50 mil nattetid.

Ledare för försöket var Lennart Stålfors och matematikgeniet Karl Svänsson. Proven utföll väl och det kan ni aktiva i dag vara tacksamma över.

Inom glas och ram fanns en gång i tiden ett av mina barogram på KSAK:s kansli. Under en flygning i åskrika Boråstrakten hittade jag en svart, skräckinjagande molngubbe. Efter en stund därinne visade variometern på 15 m stig. Där fanns ett stopp. Men barogrammet noterade 23 m/s. D v s ca 80 km/h uppåt. Jag minns att adrenalinet sprutade ur näsa och öron. Det blixtrade och small samtidigt. (Ett antal år senare skulle jag aldrig komma på tanken att ge mig i kamp med denna urkraft. Jag var då gift och pappa till två killingar. Jag blev mer försiktig och var inte längre en bra tävlingspilot). Man trodde inom KSAK att det var en rekordnotering. Men Pelle Persson berättade senare att hans rekordflygning 1947 över 8000 m hade handlat om 25-30 meter stig.

Under svensk TV:s barndom gjorde Karl-Axel "KAS" Sjöblom en film om segelflyg. Man hade besökt olika länder och visade sedan upp resultatet för KSAK:s expertis. Man tyckte att resultatet var lyckat, men saknade avancerad flygning. Det hade man inom SVT inte trott vara möjligt utan motor. KSAK hänvisade till mig och på TV:s inbjudan kunde jag inte säga nej. Det blev en bejublade uppvisning på Skarpnäck i mitt favoritplan för dylika övningar. Nämligen Moswey III. Känsligt och mycket värdbart.

Vid ett annat tillfälle på Civilförsvarets Dag lyckades jag ta upp för kraftigt med Black Out ett kort ögonblick som följde. För att få tillräcklig hastighet för avslutningen dök jag sedan väldigt nära över publiken, vilken jublat av förtjusning. Mina funderingar var annorlunda. När så Björn Flodén kom fram och gratulerade till "den finaste uppvisning han sett", så höll jag masken. Björn var inte känd för att sprida beröm till omgivningen.

När jag slutade vara aktiv i den tillvaro jag gillat mest, så visade flygdagböckerna en sammanlagd flygtid på 2380 timmar. Hur hade det gått till? Inga, som jag levt ihop med i 64 år, har en kortförklaring: "Han flög jämt och ständigt".

## Läsövning

Här kommer en engelsk läsövning från Jeremy Hamill-Keays.



Jeremy

## The Silver K8.

So now you have your nice new certificate, what will you do next? This time is critical, many pilots keep on doing what they did under training, flying round the field, they stagnate and get a little bored. There is no need, and it doesn't mean that you have to head off into deepest darkest Dalarna flying 300 km every weekend.

A good initial first goal for your first summer with a certificate is the world

recognized Silver C. It's an old qualification and the one that is recognized around the world. It involves three legs to test and develop a pilot in a number of ways.

Each stage can be completed in any order and one flight can be used to claim two stages (but not all three). Speak to some of the teachers about how you should go about it, the only input I will give is those of us that have completed all three stages in a K8, tend to wear it as a badge of honor and sod the hemorrhoids. The order given here is in how I did mine and how I think they progress into each other.

The first part is a height gain of 1000m. It sounds easy, but given you launch at 600m and must clearly mark your low point, a relatively high cloud base is needed. Once you have this leg, don't give up on height gain flights. You can always compete in the RST just on height. Also keep track of your fastest 500m gain, see if you can do better every flight. Gaining height quickly, centering and using the best part of a thermal are key to flying distance. The great thing about the K8 is she flies slowly, so it's easier to stay in the centre of a thermal. Plus the huge wings on her means she goes on next to nothing making it more likely that you will stay up, even if you get your technique wrong. The K8s sensitivity is a great way of learning how thermals work, they are not smooth homogenous columns of lift and you WILL feel close contact with the air.

The next phase is perhaps the most difficulty for anyone with a weak bladder. It's a five hour flight, longer if you loose track of your start time, and fly an extra hour. This is where the K8 plays its most important role. No comfortable proper sit position, nope bolt upright on a wooden seat for 5 hours bumping up and down with every bubble in the air. Manage this test and flying your first 300km in a plastic pig will seem like a breeze. Again the K8 ease of flying means she is forgiving, so if

your flying is a little ragged you can complete this stage whilst improving it.

The hardest stage, perhaps is the distance phase. Not technically the most difficult, but mentally the most challenging. I did my first 2 silver C stages twice, once in the UK, one in Sweden. I could always see the field and knew if a failed to find lift I could always just pop into circuit and land at home. Not so with the distance flight, especially with a K8 (unless there is a 3000m cloud base). All I can say is a scary and fun at the same time when you realize that you can no longer make it back to the airfield.

You need to have a cross country certificate to do this part, and if you did it a while ago, do a practice field landing. It boost your confidence, allowing you to concentrate of keeping the plane up rather than worrying that you might need to land. Talk to your instructors, get advice about potential destinations, SSFK has some standard ones, with good out-landing possibilities most of the way. Without being stupid you need to keep pushing forward. The K8 is a little bit of a double edge sword. On a downwind dash 50km to another airfield, she can't be beaten (at least in anything a post solo pilot will be flying). She can go into field relatively easily with slow approach speed and good brakes. If things turn very desperate, she can even go into crop given that high wing, without damaging anything to much (pilot, plane and crop). She is easy to fly and will take care of you. But if you like a challenge, take her into anything more than a moderate headwind.

There are a few things to think about with your distance flight. Do you have:

1. a roadworthy trailer
2. a crew
3. a car with a tow hook
4. a mobile phone with the airfield number in the contacts list



5. an idea of where you are going and permission from duty pilot to go there.

The distance flight has to have a leg of at least 50km. It can be a straight line flight, often to another airfield, or an out and return to a point 50km away. Note that start height and finish height difference can only be 1 % of distance flown which means if the flight is 50km there is only 500m to play with.

The club K8 is fitted with a folkslogger attachment, and we have 2 in the club.

So there you go, Silver C this summer, make it one to remember. Even if you are not doing your Silver C, drag a K8 of the hanger and see how good the old boys and girls were who flew K8 in competition. Would you have beaten them?

### Segelflygplan till salu

Vår förre kassör Hans Collste bygger en Dynamic och hans DG-300 är till salu. Planet har fullständig utrustning och är i mycket bra skick. Prestanda nästan som Discus. Priset kan bli förmånligt.

Intressenter kan kontakta Hans:  
08-544 99 344; 070-423 30 17  
hans.collste@gmail.com

### Flera bilder från VM



*Barbara i sin Cirrus*



*Gunilla Lindell*



*Teresa startar i 99:an*

## Långtora i juni

