

V for victory! De mange SM-guld og VM-placeringer gør ikke Åke for fin til at slå græsset på Långtora, og han er kendt for at stille op for klubben, uanset om det gælder skolingsflyvning, organisatorisk arbejde eller lavpraktisk arbejde som dette.



**ÅKE PETTERSSON**

**Klubb:** Stockholms Segelflygklubb

**Ålder:** 70 år

**Utbildning:** Technologie Magister, matematik, fysik och elektroteknik

**Antal timmar:** 7000 segelflygtimmar, 16 timmar motorflyg

**Flygplan:** Schempp-Hirth Ventus 2b

**Antal typer:** Fler än 100

Segelflygare från 1961

Svensk IGC-delegat 1984-2004

Ordförande i Segelflyget 1989-1994

I svæveflyvningens tjeneste

# Åke Pettersson!

Han har deltaget i 16 VM, har 14 SM guld, 7000 svæveflyvetimer hvoraf 2000 timer i skoling og mindst et par hundrede elever kan takke ham for certifikatet. Han har været svensk repræsentant i International Gliding Commission i 20 år, chief steward under VM og ordførende i Segelflyget. Han har fløjet med legenderne og nu er selv blevet en. Åke Pettersson er nu fyldt 70 og kan se tilbage på et liv i svæveflyvningens tjeneste.

Tekst: Jens Trabolt

Foto: Jens Trabolt & Åke Pettersson

”Under en period delade Åke flygplan med två andra medlemmar. En dag var det kanonväder på Långtora och Åke hade inte tillgång till flygplanet den dagen. Klubbens alla flygplan var i luften utom en gammal Bergfalke som stod i hangaren”, lyder det fra klubkammeraten Peder Ek fra Stockholms SFK

”Åke tog ut Bergfalken och frågade om någon av de medlemmar som satt på backen och väntade på sin tur ville hänga med på en liten sväng. En lycklig medlem tog chansen att få flyga med Åke. Ja, nog fick han en upplevelse. Den lilla svängen blev 30 mil i Bergfalken! Åke har alltid ställt upp om klubben och medlemmarna behövt under alla år. Styrelseuppdrag, skolning, sträckflygning med oerfarna medlemmar och teorikvällar etc. Åke har alltid varit ett föredöme i klubben”, konkluderer Peder.

Listen skulle kunne gøres meget, meget lang over hvad Åke har betydet for Stockholms Segelflygklubb, svensk svæveflyvning og international svæveflyvning. Åke er kendt og respekteret rundt om i svæveflyveverdenen, lyder karakteristikken fra flere personer, som NORDIC GLIDING har talt med.

Det kan denne skribent skrive under på. Alene i researcharbejdet til denne artikel er der talrige sider med noter, scrapbøger og billeder fra et langt, langt liv med sporten. Men Åkes over 50 år lange flyvekarriere bærer også vidnesbyrd om en sport som har udviklet sig enormt gennem årene.

## 8 timer og 37 til certifikatet

Vi starter i 1961, hvor Åke kom i luften første gang:

”Min första segelflygning var i Gagnef på Estjärns is. Det var

mäktigt”, siger Åke: ”Först vindbruset från den kantiga Bergfalken, en av de första som kom till Sverige 1956. Utsikten var fin och jag såg Siljan. Jag fick känna på roden och till skevroderbromsen.”

Flyvetiden frem til Åkes certifikat blev totalt 8 timer og 37 minutter. Effektivt, må man sige, for termikflyvning var der ikke tid til. Det måtte man lære sig selv senere ved hjælp af KSAKs Segelflyghandbok.

Klubben købte i 1962 en ny Bergfalke og en helt ny Super Cub, som erstattede Sveriges ældste flyvemaskine, en Moth med 110 he-



1981: Svensk dobbeltsejr på forsiden af Flygrezyn: Et af højdepunkterne fra Åkes svæveflyve-liv. Göran Ax tog guld og Åke (t.v.) sølv ved VM i Paderborn, Tyskland i 1981.



stekræfter.

Men flyvevirksomheden var naturligvis ikke som i dag. Specielt ikke når det gjaldt fordeling af svæveflyene eller den tekniske udrustning:

"Det blev trængt om planen på helgerna. Det var ingen lottning; den som kom først på morgonen fick välja bästa starttid. Jag bodde i Mockfjärd, fyra mil (40 km, red.) från Rommehed, och första bussen anlände i tiotiden. Jag cyklade hemifrån klockan 6:30 för att komma till klubben klockan 8-tiden; det gällde att komma först, annars missade man en full bil från Långshyttan och Stora Skedvi och fick flyga innan eller senare när termiken var svag.", minde Åke.

Dengang behövde man bare et batteri og et kort, og når Åke langt om længe kom cyklende hjem til mor var fingrene sorte af blæk fra barografen!

"På 1960-talet gällde MacCready-ring, målanflygningsräknesticka, TEK, karta med avståndsringar till målet, samt barograf och målkamera för verifiering av prestationerna. Nu krävs GPS-logger och GPS med moving map och luftrum för navigering samt

TEK och Grofkinsky-ring på fartmätaren. Och så vattenbarlast som man behöver mätas, vinghjul och dragstång. Myggskrapor. Anordning för att kissa, särskilt när man blir till åren; jag behövde den först på Råyskälä-NM 1971 efter 10 timmar i luften. Glöm inta laddare för diverse batterier - typ 7 stycken räknade jag in på VM i Leszno 2003!", konkluderer Pettersson.

### Men hvordan har flyvningen udviklet sig under årene?

"Säkerheten har blivit mycket bättre, sedan dess. På 60-talet var det många haverier, och försäkringspremierna låg på över 10 procent av anskaffningsvärdet", säger Pettersson:

"På Ållebergverkstadens fanns många reparatörer som jobbade hårt för att få planen i luften. På 1980-talet såg Segelflyget i Sverige och senare, särskilt Sakari Havbrandt, till att utbildningen "Sluta stöta" blev mer omfattande. Försäkringsbolagen stöttade säkerhetsarbetet. Resultatet blev att haveri-

erna halverades två gånger under några år och fortsätter. Nu är det är färre piloter och vi flyger fler timmar. Tyvärr har jag för mig att de dödliga haverierna är ungefär lika många, ungefär ett var tredje år. Jag har i övrigt inte varit med om något haveri un-



Sorg i DUF. GJ-LAO havererade den 17/5 -62.

Der var mange haverier i 60'erne, indtil der kom større fokus på sikkerheden. Her trænger en Bergfalke II nok til en større renovering ...



Åke Pettersson starter på Sundbro Flygfält under Uppsala Masters 2015. Förste gang Åke flög i svävefly var i en fabriksny Bergfalke, og udviklingen har ikke stået stille. Nu er glidetallet mindst fordoblet (og mere) på de nyeste konstruktioner.





Första ensamflygningen. Torsten Pettersson ger de sista instruktionerna före start.

1961 - Åkes soloflyvning. Bemärk hjälmen som man behövde dengång på svävefly.



"SK-fika" med fr. v. instruktören Torsten Pettersson, Åke Anstadius, Esko Olkkonen, Åke P. samt bogserföraren Kjell Johansson.

1961 - Åkes soloflyvning. Fajring efter landing.

der mina ca 4000 skolstarter", konstaterar Åke.

Men haverier under konkurrencer har Åke ikke være forskånet for:

"Jag fick flyga Hahnweide-tävlingen 1970, och fabriken i Schweiz lånade ut prototypen Diamant 16 HB-869! Resan från Boden till Stuttgart via fabriken i Schweiz var den längsta av deltagare.

På Hahnweide träffade vi Gunnar Karlsson som bogserades Sveriges första Standard Cirrus från Schempp-Hirth hem med en MFI-junior till Örebro. Vi träffade deltagarna, Helmut Reichmann (3 x verdensmester m.m. red.), Gerhard Waibel (ASW-konstruktör, red.), Klaus Holighaus (Schempp-Hirth-ejer, red.), student Wilhelm Dirks (senare ägare och DG-konstruktör) med flera.

Det blev 6 dagar. Klaus Holighaus vann öppna klassen med sin första Nimbus med 22 meter spännvidd och

jag kom tvåa, med 5,5 meter spännvidd. Tyvärr blev det ett totalhaveri för mig sista dagen när ett annat plan landade, så att jag måste byta landningsplats. Dock inga personskador, men något att tänka på när jag skulle flyga Diamant til VM i Texas senare", siger Pettersson.

"Erik Sundberg, Klas Nyman och jag flög till San Francisco för att hämta Diamanten hos agenten. Alla instrument var utplockade och tail-dollyn var en byggsats. Till och med huvudhjulet var demonterat och hjulmuttrarna saknades (dimension saknades i Europa och USA). Det tog tre dagar att plocka in alla grejor och tillverka muttrarna. Stanley Strauss, en härlig pensionär, körde oss och planet till Marfa på tre dagar. Han skulle fylla syrgas som behövdes eftersom markhöjden var 1500 meter över havet, och maxhöjden som kunde bli upp 5500 meter.



Legenderne: Klaus Holighaus med frue tanker Nimbus på Hahnweide. Med på billedet t.h. er også en student som senere blev konstruktør og ejer af DG, Wilhelm Dirks.



Åke med Diamanten i 1970 på Hahnweide



VM, Marfa, Texas 1970. Erik Sundberg, Åke Pettersson, Göran Ax (med Ray Bans), Bengt Jansson. Det forlovede par (t.h.) var amerikanere som Diamantens ejer sendte til VM.

Vi tappade ett hjul på den splitter nya flygplansvagnen, tur att Stanley hade ett reservhjul. När vi tankade undrade folk vad som fanns i vagnen; "Hur många hästkrafter (dragster)? En krokodil? Etc. Vi såg bara en flygplansvagn på hela vägen", konstaterar Åke.

Åke er også ufrivilligt blevet en del af den "eksklusive klub" af piloter som har testet faldskærmsteknologi og kan bevidne, at det fungerer! Under VM i Vasc, Jugoslavien i 1972 (hvor Göran Ax blev verdensmester i åben klasse første gang), blev Åkes Nimbus 2 ramt af dele fra fra Guernsey-piloten David Innes LS-1 som brød sammen i luften. Begge piloterne reddede sig ud med faldskærm. Åkes Nimbus 2 dalede sagte mod jorden og endte i toppen af et træ i relativt ubeskadiget stand og kunne senere repareres. Dette VM blev i øvrigt meget dramatisk med to dødsulykker – udover den omtalte mid-air. På den fjerde konkurrencedag fløj ungarenen

Lajos Warkozi ind i en CB og sandsynligvis blev hans Cobra 15 stærkt nediset og kom i spin. Desværre var canopy frosset fast, så han kunne ikke foretage det nødvendige nødhop med faldskærm. Fire dage senere kolliderede canadieren Wolfram Mix med en rullende lastbil og omkom. Læs mere detaljeret om Åkes mid-air i artiklen om redningsskærme i dette nummer af NG.

#### Men Åke, hvilken periode i dit liv skal vi fremhæve? Der har været mange højdepunkter.

"Den största utvecklingen var nog 1966-1970. Inspirationen kom från Göran Ax och andra unga segelflygare som flög DM 1966 och som kvalificerade till SM 1967 och SM 1969. Åldersgruppen var som nuvarande juniorer, men det fanns inte då. VM i Polen 1968 med två tvåor, veteranen Pelle Persson i Standardklassen och Göran



Åke Pettersson talar med Per Carlin (Arboga) på Långtora, sommaren 2015.



Cirka 1972, uddrag fra lokal avis: Den 26-årige instruktør i bagsædet med eleven Rune Blomberg under skoling i Karlstad SFK. I artiklen karakteriseres Pettersson som "en inbiten segelflygare och skulle aldrig kunna tänka sig att övergå till motorflyg". Den prognos kom til at stemme, for Åke har 7000 timer i svævefly og bare 16 timer på motorfly ...



Indmarch under VM i St. Auban, Frankrig 1997.

Ax i Öppna klassen inspirerade också – jag hade slagit båda på SM 1967. Jag hade en hel del tur, plus att jag flög det första glasfiberplanet i Sverige: en Phoebus köpt in av Linköpings flygklubb i 1967. Ordförande Bengt Olow, legendarisk och Saabs provflygchef, körde över klubbstyrelsen! Han frågade vilket flygplan som var bäst, och svaret var Phoebus. "Då får det bli en sån", sade Olow. Jag fick den till SM på Ålleberg! Men 1981 var också en kick då Göran och jag kom 1:a och 2:a på VM i Paderborn.

Men Åkes liv med sväveflyvning har ikke altid været i medvind og han har som mange andre piloter været ramt af sygdom i 2010. Det har sat tingene i perspektiv, men Åke har trods problemerne kæm-

**” Den största utvecklingen var nog 1966-1970. Inspirationen kom från Göran Ax och andra unga segelflygare som flög DM 1966 och som kvalificerade till SM 1967 och SM 1969. Åldersgruppen var som nuvarande juniorer, men det fanns inte då.**



Åke lander på Hahnweide efter en flyvning med Cirrus fra Wasserkuppe (ca 220 km i luftlinje). Den unge mand som hjælper bagerst er Walter Eisele, som nu hjælper det tyske national-team.

pet sig tilbage i sit cockpit:

"Först fick jag inte köra bil på 6 månader, men läkarna tipsade om Trafikmedicinskt Centrum vid Karolinska Institutet. Efter två månader gjorde jag ett test och sedan fick jag köra bil direkt. Därefter följde ett intressant resonemang med flygläkaren på transportstyrelsen och brevväxling med British Gliding Associations läkare Dr Peter Saundby.

Men jag åkte i baksits med Kjell Öblom i en Nimbus 4DM under SM. Vi flög 1170 km – den längsta sträckan i Sverige 2010. Efter ett år fick jag ett certifikat med begränsning; jag fick inte ta passagerare och vara lärare. Nu har jag LAPL med två års giltighet och test på Trafikmedicinskt Centrum med samma period.

Jag missade dock SM-tävlingarna och rankingen till VM, men det var inte så farligt eftersom jag hade slutat tävla på VM-nivå", förklarar Åke.

**Du har flöjet hele livet og altid deltaget på et højt niveau. Som bekendt er svæveflyvning en sport, hvor også "veteraner" klarer sig fint i konkurrencer. Hvad er dine tanker om alder og performance?**

"Jag slutade flyga VM 2006 men vann flera SM efter det (liksom Göran Ax). De senaste 2-3 åren har jag flugit två SM per år. Resultatet har blivit placeringar i mitten av startfältet. Jag funderar på att kanske börja tävla med tvåsitsare med mina vänner, ungefär

som Hans-Werner" (ETA-piloten och rekordholderen, 93-årig Hans-Werner Grosse, red.)

Det kan være en rigtig god plan; Hvem vil ikke gerne have over 50 års intensiv erfaring med svæveflyvning på eliteplan med i cockpittet?

Og glem ikke - hvis Åke tilbyder et lille sving i en Bergfalke, kan det måske værd være

at følge med! ★