

Den första loggboken

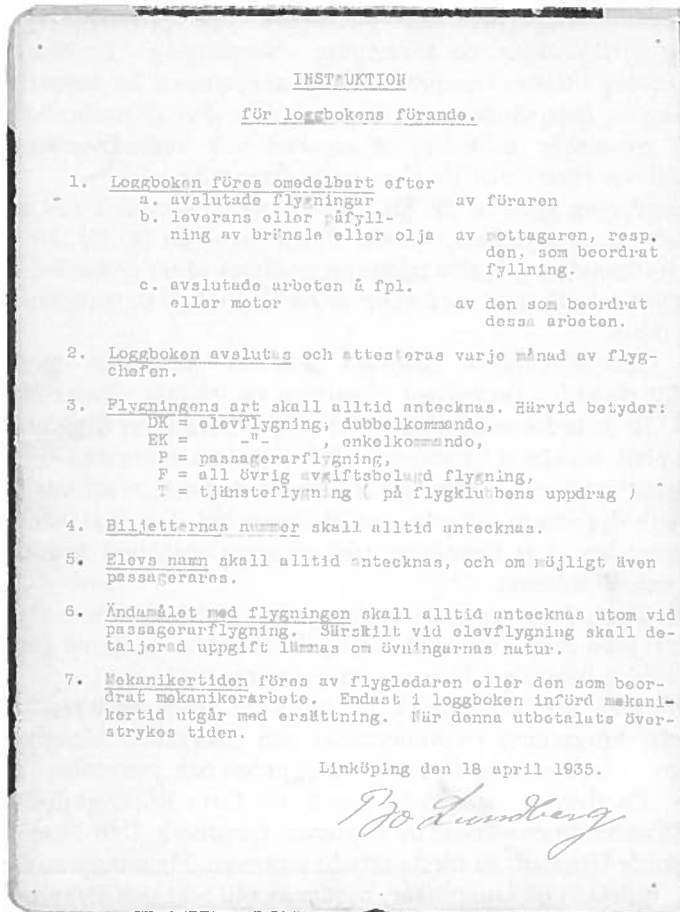
av Lennart Petersén

Loggboken till flygklubbens första flygplan, SE-ADZ, utgör ett stycke nostalgi. Boken i format 220x170 mm är av ESSELTE tillverkning och av typ N:o 83a - 1 bok. Den inköptes från Sahlströms bokhandel år 1934 till en kostnad av 2 kr och 50 öre. För att passa som loggbok har någon klubb-medlem försett den med nödvändiga kolumner och rubriker. Sakinnehållet är jämfört med dagens loggböcker i stort sett oförändrat.

Bland mängden intressanta namnteckningar i Loggboken återfinns den riksbekante förkämpan för Bromma flygplats bevarande förre generaldirektören i FFA Bo Lundberg.

En annan "kändis" är provflygaren vid ASJA, Lennart Segerqvist. Segerqvist omkom vid provflygning av ett hembygge i Linköping påsk-afton 1939.

Vid närmare studium av loggboken för tiden 17 november 1934 t o m 17 april 1935 ser man att loggboken inte förts fullständigt. Högst sannolikt har åtskilliga uppgifter införts i efterhand av någon annan än föraren och ibland rekonstruerats. Man kan därför dra slutsatsen att klubbens ledning fann anledning att låta skriva ut en "Instruktion avseende loggbokens förande". Från och med att instruktionen klistrades in på pärmens insida (den 18 april) kan man också se en tydlig förbättring.



Reglerna är som synes klara i sin utformning och vittnar om, J22:ans skapare, Bo Lundbergs förmåga att med få ord beskriva vad som avsågs. De definitioner och den ansvarsfördelning som gjorts är fortfarande giltig.

Det är intressant att konstatera att flygledaren var operativ ledare för såväl flyg- som mekanikertjänsten, vilken fortfarande 50 år senare tillämpas i Linköpings Flygklubb.

De klara riktlinjerna som präglade verksamheten kring fpl SE-ADZ efter den 18 april 1935 har måhända utgjort ledstjärnan för de flygklubbsfunktionärer som under årens lopp drivit verksamheten till en omfattning och nivå som Linköpings Flygklubb har i dag.

Westergård, sedermera flygöverdirektör i Flygvapnet utförde den första provflygningen med SE-ADZ. Flygtiden var 10 min. Förmodligen samma dag utfördes ytterligare två provflygningar av Westergård. Flygvägen var Linköping - Norrköping - Linköping och flygningen tog 1 timme i anspråk. Datum är ej angivet för dessa tre första flygningar, men sannolikt utfördes de före den 17 november 1934. Den 17 november utfördes tre stycken s k reglerflygningar där Segerqvist var förare och De Geer satt i framsitsen.

Reglerflygning gjordes för att via trimplåtar som satt fastsatta på sid-, höjd- resp skevrodden, trimma flygplanet så att det låg rätt i samtliga tre styrkanalerna. Själva trimningen tillgick så att mekanikern efter anvisningar från föraren med hjälp av en flackstång vek trimplåten i avsedd riktning.

Sista tjänsteflygningen utfördes den 24 november med Nils Mårdfeldt sittande i framsitsen. Flygtiden var 10 min. Första elevflygningen i DK utfördes den 24 november 1934. Lärare var Segerqvist och elev var Hell, klubbens "sponsor" vid inköpet på auktionen vid CVM. Flygpassets längd var 25 min. Första betalande passagerare var en herr Brodin och flygningen utfördes den 25 november. Totalt gjordes under första månaden 17 st flygningar med en sammanräknad flygtid om 3 timmar och 43 minuter.

Flygklubbens första mekaniker som erhöll betalning för mekanikertjänst var John Erik Kihlström. Det gällde reparation av en förgasare den 18 april vilken tog 1,0 timme enligt loggboken.

Den 11 maj 1935 utfördes de första större noterade åtgärderna på flygplanet. Förgasaren nedmonterades och justerades. Genomströmningsprov utfördes. Samtliga stift rengjordes och justerades. Hjulen smordes. En flygelev, Högstedt, gjorde sin förta EK-flygning den 12 maj 1935 under överinseende av flyglärare Lundberg. Den 17 maj samma år gjorde Högstedt de första certifikatproven. Flygningarna var fem stycken fördelade på landningar, höjdprov (40 sek) och flygning, med bl a fem "åttor". Att flyga "åttor" ingick som obligatoriskt krav vid uppflygning för certifikat vid den här tiden. Totala certifikatprovflygtiden var 65 min.

ASJA utnyttjade flygplanet för två tjänsteflygningar den 22 maj. Passagerare var Rischtlefts vid en flygning mellan Linköping och Fin-spång.

Samma dag är herr Engellau passagerare mellan Linköping och Motala. Som flygbränsle använde man "Aviation Spirit" som var en blandning av 80 % flygbensin och 20 % bensol. Bränsleförbrukningen noterades den 1 juni till 30 liter/timme.

Den 7 juli 1935 utnyttjades SE-ADZ för en långflygning. Flyglärare Segerqvist transporterade direktör Clason till Ljungbyhed. Flygtiden var 2 tim och 25 min. Återfärden till Linköping gick via Jönköping där mellanlandning utfördes. Flygtiden var 2 tim och 50 min.

Sista flygningen med SE-ADZ var en EK-flygning, där flygelev T Danielsson tränade bedömningslandningar under flyglärare Segerqvists överseende. Flygplanet havererade kl 13.10 den 12 juli 1935. Danielsson hade gjort två lyckade bedömningslandningar tidigare på dagen. Det var den tredje landningen som misslyckades.

Fpl SE-ADZ gjorde under sin LFK-tid 675 starter, med en flygtid om 89 tim och 49 min. Under nämnda tid hade flyra flygelever, A Högstedt, O Emilsson, T Danielsson och S Bagger-Sjöbäck, nått så långt i sin utbildning att de titulerades som Förare, vilket innebar att de flugit ensamma.