



Minnen från Linköpings flygklubb

av Claes Smith

En av de tidiga entusiasterna i LFK var Claes Smith. Under hela sin tid i Linköping som provflygare vid ASJA/SAAB var han knuten till flygklubben. Åren 1941-1951 satt han i styrelsen och de sju sista av dessa förde han ordförandeklubban. När vi bad Claes teckna ned sina minnen från Linköpings-tiden beklagade han att dagboksskrivning inte var hans starka sida. Men det tycks inte behövas, eller vad sägs om följande minnen.

I avsaknad av i stort sett det mesta i anteckningsväg har jag nedan försökt skriva ner en del hågkomster från min tid med Linköpings Flygklubb. Hågkomster, som jag i brist på annat underlag fått plocka fram ur sedan länge igengrodda hjärncellsanhopningar, där de kan ha blivit både suddiga och distorderade.

Det första minnet är från en nattlig promenad från Frimurarhotellet till vårt hem vid Tinnerbäcksbadet efter ett styrelsesammanträde i LFK. Jag gick och funderade på varför jag egentligen gett mig in på det här. Men det hade varit så självklart på något vis. Vi, som valt flygning till vårt yrke, skulle bara vara med i närmaste flygklubb eller på annat sätt vara anslutna till KSAK. Det var lika naturligt som att bilfolk hade KAK:s märke på kavajuppslaget. När jag därför efter utbildning och några års verksamhet i Flygvapnet började mitt första civila flygarbete som pilot i ABA, blev jag förstås både medlem, flyglärare och flygchef i Stockholms Flygklubb. Visst hade det varit både roligt och inspireran-

de. Inte bara klubben hade utvecklats. Vi hade också efter långa och besvärliga förhandlingar lyckats ena så gott som samtliga huvudstadens då rätt många flygklubbar för att gemensamt organisera flygutbildningen i vad som kom att kallas Stockholms Flygskola. Ett stort steg framåt både för effektivitet och ekonomi.

Efter en sejour i Malmö, där jag på min fritid flög som instruktör i därvarande Aeroklubben, hamnade jag så strax före krigsutbrottet 1939 i Linköping för att ta hand om provflygningen hos SAAB. Jag blev förstas medlem i LFK och vid årsmötet 1941 blev jag invald i styrelsen, där Esse Nordquist tidigare hade övertagit ordförandeklubban från bankdirektör A H Samuelsson.

Årsmötet hade följts av styrelsesammanträde. LFK hade som alla andra flygklubbar en svag ekonomi. Som en temporär lösning av de aktuella finansiella bekymren hade styrelsen beslutat att ta upp ett lån på 10 000 kronor. Esse skulle formellt stå som låntagare och vi andra i styrelsen som borgensmän. En för alla och alla för en. Efter några tidigare erfarenheter hade jag lovat i första hand mig själv att i framtiden avstå från sådana engagemang. Men nu hade det hänt igen. Känslorna var stridiga och själen orolig. När jag kommit så långt, att jag kunde höra Tinnerbäckens porlande, hade jag i alla fall lugnat mig. I det här fallet skulle jag själv kunna påverka utvecklingen, så att förhoppningsvis inga borgensåtaganden skulle behöva infrias.

Eldsjälar med ebb i kassan

Klubbens tillgångar var vid denna tiden rätt blygsamma. Vi hade en plåthangar, som antogs tillhöra klubben och var placerad vid det gamla flygfältet ungefär vid SAAB:s nuvarande garage intill staketet mot ASJ. Om jag minns rätt, fanns också en Moth och en Klemm. Men de materiella tillgångarna vägde lätt mot den medlemskader, som utan tvivel var klubbens främsta tillgång. I motsats till många andra av den tidens flygklubbar, som ofta hade den viktiga bifunktionen att höja status hos diverse honoratiories, hade vi en samling energiska flygentusias-ter. Jag vet, att det är orättvist att nämna namn, då alltid några blir glömda, men jag tar ändå risken och påminner om sådana eldsjälar som Gunnar Rotsman, Arne Rydberg, Stig Tjernberg, Sigvard Larsson och Nils Mårdfelt, alla på SAAB, godsägaren och spelevinken Oscar Klofsten, bensinhandlaren och tidigare tävlingsföraren Martin Pantzar, handlanden och söndagsskolläraren Elof Carlsson och många andra. Anmärkningsvärt var, att flera av dem sällan eller aldrig flög själva men gjorde stora insatser för klubben.

Kriget medförde till en början stagnation för flygverksamheten men gav tid för konsolidering och framtidsplanering. Många elever, som genom egna uppoffringar eller stipendier möjliggjort utbildningsverksamhet, sögs upp av Flygvapnet. Men genom att Linköping hade ett luft-



Mothen SE-ABS ställdes till Klubbens disposition under 1934-1935 av klubbmedlemmen Martin Pantzar.

värnsregemente, lyckades vi få ett kontrakt på målflygning. Det tillförde klubben ett förhållandevis stort antal flygtimmar med tillfälle till flygträning för redan utbildade medlemmar.

Från målflygningsepoken sitter några minnen kvar. Vi höll på med tillbyggnader vid SAAB:s hangar, och av dem som arbetade där, kommer jag ihåg en murare, som alltid hade svårt att släppa flygplanen med ögonen. En dag frågade han mig, om det inte fanns någon möjlighet att få följa med. Vi skulle just starta ett målflygningspass, och jag bad föraren, Nils Hultén, att ta med muraren och viskade också att "får du tillfälle, så gör en looping". Så småningom landade ekipaget igen, och muraren, som var troende, var hellycklig. Aldrig förr hade han varit så nära Vår Herre, och han var nästan säker på att han sett änglar sväva vid vingspetsarna. I varje fall på toppen av loopingen. Som gentjänst mura-de han på sin fritid upp en rökugn bakom hangaren, där vi sedan i flera år på lördageftermiddagen rökte och festade på böckling i ett glatt lag av hangarfolk och klubbmedlemmar.

När de första primitiva radarapparaterna kom fram, ville luftvärns-folket ha helmetallflygplan istället för våra något enklare flygplan. På-hittiga klubbmedlemmar löste problemet genom att klistra på alumi-niumfolie utanpå kärrorna.

Uppsving för segelflyget

Krigsårens ganska totala hämsko på normal flygklubsverksamhet tvingade fram nya vägar att tillgodose flygintresset. Segelflygningen slog igenom på allvar. Till en början ville dess pionjärer inte gärna ha något samröre med de etablerade flygklubbarna utan startade egna

organisationer. I Linköping blev det Linköpings Segelflygklubb. Några av oss motorflygare sökte medlemskap för att pröva på den nya leken. Själv insåg jag omedelbart, att ett samarbete måste komma till stånd. Om inte förr, så i varje fall, när segelflygarna kommit så långt, att de behövde bogserhjälp. Det tog en liten tid, innan de stridiga viljorna kunde enas, men resultatet blev, att segelflygarna ingick som en egen sektion i flygklubben. Även modellflygarna kom - i varje fall för en tid - med som en sektion. Samgåendet med segelflygarna gav klubben ett utomordentligt tillskott av nya entusiastiska krafter, av vilka jag - säkert lika orättvist som ovan glömmade många - vill nämna Olle Esping, Henry Norrbom, Lars Grönlund, "Smoky" Åsberg bland många andra. Många av oss motorflygare började segelflyga på allvar, och segelflygarna å sin sida fortsatte sedermera ofta fram till motorflygcertifikat.

Segelflygning var väl - i varje fall i början - främst en ungdomssport. Den krävde ett intimt och utvecklat lagarbete. Vi fann, att äldre flygintresserade - kanske på grund av sin generations blyghet - drog sig för att delta i den typen av verksamhet, och vi kom på den goda idén att anordna speciella "gubb-kurser". De blev en stor succés. "Gubbarna" jobbade och slet med jämnåriga och hade utomordentligt trevligt. Kurspassen avslutades inte sällan på Frimis eller annan lämplig lokal. Diplom och certifikat erövrades, och många av dem fortsatte med motorflyg. Där var tandläkare som Sam Tegern och Göte Ahlcrona, byggnadsingenjören Melker Andersson för att åter igen bara nämna några namn av alla.

Människan är ju så lyckligt funtad, att glada minnen förtränger de sorgliga, men även ett och annat sådant kan bita sig kvar. Inte heller Linköpings Flygklubb förskonades från ett och annat svart blad i sin annars lyckliga historia. Speciellt minns jag en dag, när jag larmades av att en olycka skett nere på flygfältet, där segelflygarna höll på med diplomskolning. En elev hade dragits upp i en SG 38. Av någon anledning hade bogserlinan inte kopplats ur. Av ännu mer oförklarlig anledning tycks inte heller saxen i den andra änden ha fungerat. Flygplan med förare beskrev en båge och slog lodrätt i marken, där den lemlästade unge flygaren låg i skrothögen. Den dödsolyckan kunde jag - trots att man kanske hade blivit förhärdad i Flygvapnet - aldrig glömma. Varför?, varför? kom ofta tillbaka. Hans flygdagbok var väl fullskriven, som man ibland brukade säga flygare emellan.

Ekonomi var, vilket jag redan antytt, liksom för andra flygklubbar också LFK:s stora och alltid återkommande problem. Flygplan och byggnation skulle finansieras. Fasta kostnader, som ökade undan för undan, skulle betalas. Men uppslag fanns, och många genomfördes med ungdomlig entusiasm. De ovan nämnda 10 000 kronorna vill jag minnas gick till finansiering av en Klemm 35. Segelflygarna finansierade sina SG 38 med statsbidrag, medlemsavgifter och byggarbete, men mer be-



"Corren" SE-SBW

hövdes. Östgöta-Correspondenten övertalades att donera en Grunau Baby. Sedermera ännu en. De döptes naturligtvis till Corren och Corren II. En ambulerande ensemble från klubben med "föråkare" som affischerade, flygare, transportfolk och medhjälpare höll flygdagar runt om i landskapet med demonstration av modell-, segel- och litet motorflygning. Entréavgifter togs upp. Vi ordnade "flygmässor" med hjälp av egna förmågor i samarbete med något ambulerande tivoli.

I samband med en av dessa flygmässor diskuterade vi ett projekt att av SAAB låna den katapultrigg, som byggts för utprovning av 21:ans utskjutbara förarstol. Där skulle folk kunna få åka för en överkomlig avgift. Tyvärr kan jag nu ej längre erinra mig säkert, om projektet realiserades.

Vi konstaterade ett latent behov hos bl a flygdagarnas åskådare av att även få flyga. Då en klubb inte kunde få bedriva förvärvsmässig flygverksamhet bildade vi snabbt efter studier i tillgänglig associationsrättslig litteratur "Ekonomiska Föreningen Östgöta-flyg u.p.a.", som från Norrköping köpte en fyrsitsig Caudron Pelican. Den hade spaken hängande från taket och en del andra egenheter men flög bra. Den fick rätt mycket sysselsättning med bl a rundflygning och drog in en del pengar.

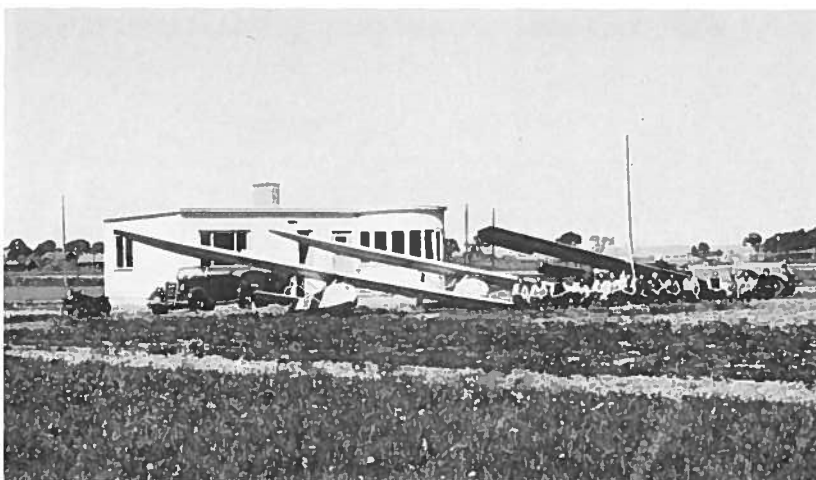
När Albin Ahrenberg efter kriget gjorde sin kända upphandling av ett antal Piper Cub från de allierades överskottslager i Europa, som han efter översyn utan egen förtjänst sålde för det facila priset av 5 000 kronor stycket, saknade vi pengar i kassan. Men tillfället fick ju inte missas, så att jag och en god vän köpte en, som vi kunde ställa till klubbens förfo-

gande. Det dröjde inte så värst länge innan den betalat sig, och klubben kunde överta äganderätten.

En viktig ambition hos styrelsen var att hålla timpriserna så låga som möjligt. Detta krävde en hård kostnadskontroll. Några arvoden till oss lärare, som ju var frivilliga och flög på fritid, utgick inte förrän klubben kunde anställa instruktör. Eftersom vi var försäkrade för flygrisk i vårt vanliga arbete, kunde klubbens försäkringskostnader begränsas till kasko- och tredjemansriskerna. Jag vill minnas, att vi genom dessa kostnadsbegränsningar kunde hålla skolpriset nere vid ca 40 kronor per timme. Elevtillgången var god, och SAAB bidrog genom ett antal flygutbildningsstipendier till SAAB-anställda.

Ehuru självklart, förtjänar det ändå att framhållas, att utan SAAB:s kontinuerliga stöd genom tiderna hade LFK aldrig kunnat bli, vad den blivit. Esse Nordquist överlät ganska tidigt ordförandeskapet till mig men släppte aldrig sitt intresse och gjorde ofta klubben ovärderliga tjänster. I samband med tillbyggnad av provflygningshangaren donerades den gamla kontorsbyggnaden till klubben och blev stomme i ett blivande klubbhus. När SAAB:s expansion framtvängde flyttning av hangaren, ställdes ett markområde till förfogande, och klubb-bebyggelsen på nuvarande plats kunde påbörjas. Skånska Cementgjuteriet, som byggde SAAB:s bergverkstad, gav utan större anspråk på ersättning mycket hjälp vid byggnationen.

Luftfartsmyndigheten hade också en välvillig inställning till oss. Inte minst den dåvarande luftfartsinspektören Tord Ångström. En inställning baserad på ömsesidigt förtroende. En grund för detta från myndigheternas sida var naturligtvis klubbens nära förhållande till SAAB, och



Klubbhuset, tidigare en del av SAAB:s provhus, vid norra delen av fältet i Tannefors.

att så många SAAB:are fanns bland medlemmarna, vilket togs som en viss garanti för den tekniska och operativa tjänstens kvalitet. Den förra sköttes till en början helt av frivilliga krafter, men snart blev det nödvändigt att anställa en mekaniker. Den förste heltidsanställda i klubben var Olle Tidblom, som snart fick ett mekanikercertifikat. Hans berättigade krav på löneökning möttes med tanke på klubbekonomin med erbjudande om vidareutbildning, och på så sätt fick han både B-cert, kompetensbevis som biträdande flyglärare och slutligen full kompetens som flyglärare. Hans utbildning till B-cert skulle även omfatta elementär utbildning i instrumentflygning. Klemm 35:an försågs med en instrumentflygningshuv. Vid ett tillfälle, när Olle efter avslutat pass öppnade huven, lossnade den och tog i flykten med sig det mesta av ena stabilisatorhalvan. Frestelsen att hoppa och kunna få en ny kärra skymtade kanske fram. Vi kunde emellertid utan större svårigheter landa Klemmen och kunde fortfarande se vår trogne medlem och försäkringsman Nils Meltzer i ögonen.

Konsolideringen av klubben under efterkrigsåren gav styrelsen möjlighet att ägna sig åt även annat än ekonomi. Många uppslag om ökad bredd i verksamheten kunde studeras och realiseras. Vi blev pionjärer med flygning som tävlingssport i en mera utvecklad form än tidigare rally- betonade "stjärn-flygningar". En årligen återkommande tävling med SAS flygklubb blev inledningen till både en intern tävlingsverksam-



Vådan av att öva instrumentflygning i Klemm 35.

het och utbyte med andra klubbar, distriktsmästerskap och SM.

I början av 1952 lämnade jag SAAB, Linköping och LFK. Det var med saknad. Jag hade glädjen att delta i klubbens 25-årsjubileum. När årsberättelsen med årets resultat- och balansräkningar drogs, kunde jag inte undgå att minnas den kväll, då jag gått och funderat på borgensförbindelsen för de 10 000 kronorna. LFK tycktes ha hamnat i goda händer.

Framtiden

Minnen i och för sig har knappast något värde för omvärlden. Sådant får de först, om de kan ligga till grund för vidare utveckling. De starkt ökande kostnaderna, den ökande regleringen av privatflyget och andra hämmande faktorer bildar orosmoln på klubbflygarens himmel. Men minnena har visat, att en aktiv medlemskader kan åstadkomma näst intill det omöjliga. Visst kan man skönja nya framkomliga vägar att tillgodose flygintresset. Drak- eller hängflygning har kommit igång, även om Sverige ännu inte har hunnit ifatt de ledande nationerna. "Micro-lights" kommer att medföra en intressant utveckling, och man behöver inte vara synsk för att ana en ny generation av enkla och bränslesnåla helikoptrar, som skall kunna passa in i klubbssammanhang. "Cykelflygning" enligt de linjer, som utvecklats av segelflygaren Dr. Paul Mac Cready, innebär ännu så länge en materiel, som kanske är för ömtålig att hanteras i klubbverksamhet, men som kan utvecklas. Det är min varma förhoppning och övertygelse, att de, som nu leder klubben, och de, som kommer att ta över, även framdeles med stöd av en idékommitté skall kunna hävda LFK:s ställning som landets ledande flygklubb. Framtiden är mycket mer fascinerande än historien.