

50 års flygklubbsarbete

av Eva B Aldenstedt

Det är inte utan att man många gånger frågar sig var vissa människor får sin drivkraft ifrån. En person som utan tvivel frammanar den frågan är Olof Esping - en man som ägnat större delen av sitt liv åt flyg, men kanske på ett något annorlunda sätt.

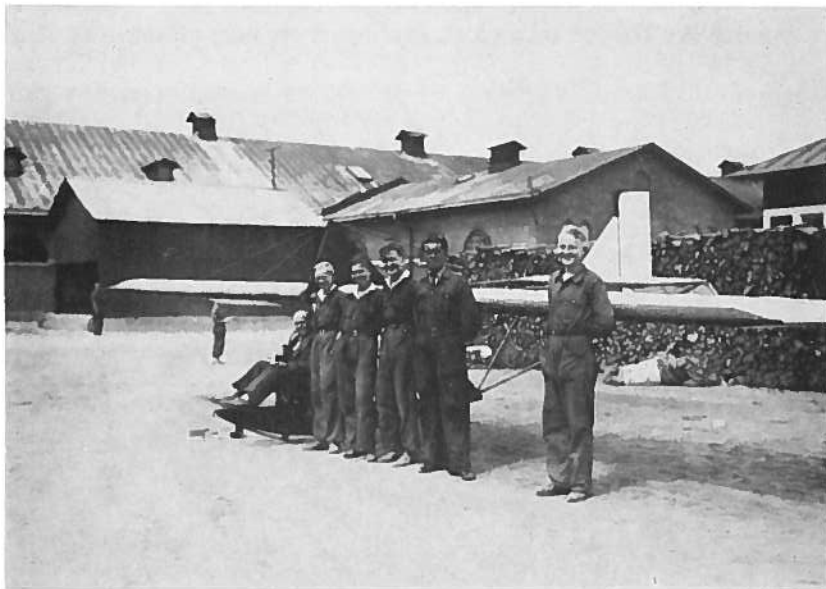
När vi träffades för att prata minnen i mitten av januari var det bara några få dagar kvar till premiärflygningen av det nya civilflygplanet Saab-Fairchild 340. Denna händelse är något som Olle, såsom ledare för projektet, betraktar som en höjdpunkt i sitt liv när det gäller flyg. Och flyg har det handlat om till största delen i Olles liv.

Olles intresse väcktes redan i kortbyxåldern i hemmastaden Jönköping. Varje gång han hörde något surrande i luften kastade han sig på cykel ut till flygfältet för att se vad det var.

När Jönköpings Flygklubb bildades 1933 var Olle, då 14 år gammal, en självskrivnen medlem. Verksamheten bestod till en början enbart av modellflyg, men medlemmarnas vetgirighet resulterade i att man byggde upp ett stort bibliotek med flyglitteratur, framför allt tysk litteratur om segelflyg. Däribland hittade Olle och hans kamrater från realskolan Åke Granhall och Carl-Ingvar Bergström ett litet gult häfte, som skulle bli början till både Olles och flygklubbens första steg mot segelflygverksamhet, eller glidflygning som det egentligen handlade om.

Detta gula häfte innehöll nämligen en knapphändig, men dock beskrivning av hur man bygger ett glidflygplan, en Stamer Lippisch Zögling. Eftersom Jönköpings Flygklubb hade en framsynt ledning, med bl a kapten Ragnar Westlin och redaktör Holger Ledung i spetsen, hjälpte man igång pojarna att bygga detta glidflygplan.

Med ritningarna i händerna gick man runt i butikerna i Jönköping och valde efter eget huvud ut det man tyckte var användbart. Det blev en tidskrävande hobby, varje lördag efter skolans slut for man ut till byggloken och höll på långt in på nätterna. Man formade trävirke enligt de enkla skisserna, man limmade och spikade spryglar och slutligen klädde man vingarna och stjärt med lakansväv som man köpt i manufakturaffären.



Klubbkamraterna i Jönköping. (Olle trea från vänster).

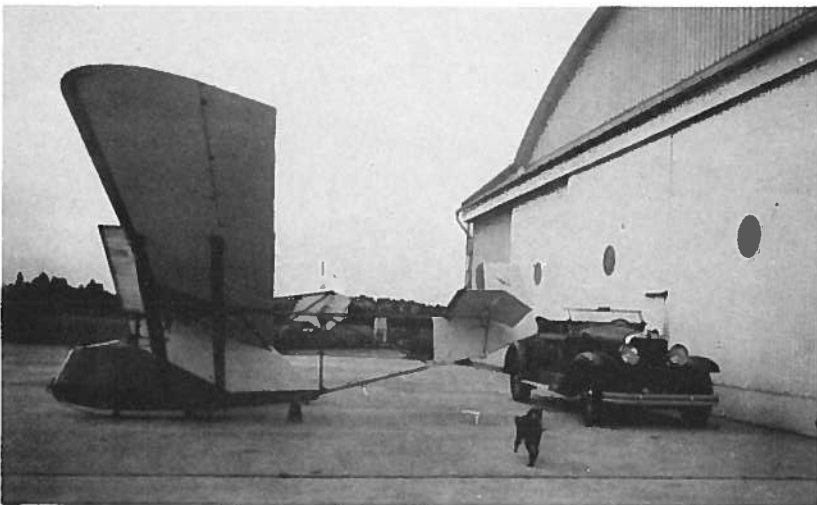
Efter ett och ett halvt år kunde man så i slutet av juli 1935 beskåda resultatet. Nu förbereddes första flygningen - från F 3 Malmslätt fick man utrangerade Fokkeramortisörer, som fick bli de nödvändiga gummilinjorna för att få planet i luften. Jungfrufärden skulle ske från toppen av en kulle på A 6 övningsfält strax utanför Jönköping och den 1 augusti bar det äntligen iväg med Ragnar Westlin vid sparkarna. Nåja, iväg och iväg... det rörde sig om några hundra meters luftfärd, men lyckan var stor hos dessa unga flygentusiaster.

Nu hade man verkligen fått smak på detta med flygning. Planer gjordes upp för framtiden och i dem ingick naturligtvis ett nytt flygplanbygge. Valet föll på en Zögling 34 med 12 m spannvidd, något större än det första, men den här gången rekvirerade man fullständiga ritningar från Tyskland.

Under tiden flög man flitigt med sitt förstlingsverk. Rekryterna på A 6 hjälpte gärna till när det drog ihop sig till flygning och så småningom fick man ihop ett försvarligt antal minuter. Fortfarande var det bara fråga om flygningar rakt fram - blev det av någon anledning fråga om svängar och dylika "avancerade" manövrar resulterade detta oftast i haverier med mer eller mindre omfattande reparationer som följde.

När Jönköpings Flygfält invigdes 1935 befann sig planet lyckligtvis i gott skick och dagen till ära deltog Flygklubbens ungdomsavdelning med en glidflygplanuppvisning.

Dessa framgångar gav naturligtvis pojkarna råg i ryggen och snart var det inte riktigt till fyllest med gummilinjestarter. Nej, bilstarter gav helt andra möjligheter att komma upp i det blå. Sagt och gjort - man köpte en gammal skrotbil för ändamålet. Problemet var bara att ingen av dem



Zögling 34 utanför hangaren.

hade körkort, så det var bara att göra en paus i flygningarna och öva körteknik ute på fältet istället.

Så småningom resulterades Olles flygturer till ett A-diplom i september 1938 och nu hade han verkligen fått blodad tand.

Vid den här tiden kunde flygintresserade pojkar ansöka hos KSAK om flygutbildning genom den s k flygfarbrodersfonden. Den uppstod genom att ett antal välsituerade herrar skänkte pengar till ungdomars flygutbildning. Den som blev antagen som "skyddsling" fick sin personlige "flygfarbror", som i sin tur fick rapporter om eleven under utbildningens gång. Här såg Olle en möjlighet att komma vidare med motorflyg och i början av 1939 skickade han in sin ansökan till KSAK. Glädjen stod högt i tak när han några månader senare fick beskedet att han antagits och som sin specielle flygfarbror fått direktör Gösta Åhlén i Stockholm.

I juni blev det så dags för Olle att påbörja motorflygutbildningen. Jönköpings Flygklubb hade då en Avro Avian och som lärare tjänstgjorde fänrik Bill. Jönköping hade redan då heltidsanställd lärare. Något certifikat blev det emellertid inte för Olles del - ödet ville annorlunda. En dag i juli, närmare bestämt den 10:e, blev det en liten diskussion ute vid klubben om vem som skulle ha det kommande flygpasset. Lottningen låg nära till hands, men Olle, som var den ena av de två väntande eleverna, stod frivilligt över mot löftet att få följa med till Ljungbyhed dagen därpå. Det räddade hans liv! Flygplanet återvände aldrig från skolflygningen utan störtade i Vättern, där man inte kunde återfinna det.

Flygutbildningen avbröts därmed, men händelsen ändrade inte på Olles flygintresse. Istället sökte han sig till Flygvapnet men synen underkändes och Olle fick nöja sig med ett års militärtjänst vid I 19 i Boden.

Linköping nästa

Nu var Olle klar med värnplikten och med examensbetyg från Malmö Tekniska Gymnasium på fickan begav han sig till Linköping, där ett jobb som ritare och konstruktör på Saab väntade. På Saab höll man på den tiden som bäst på med fpl B17 och det fick bli Olles första uppgift inom flygindustrin. Under de följande åren arbetade han även med B18 och J21 innan han 1944 gick in på Safir-projektet, som assistent till konstruktionschefen A J Andersson.

Det blev flyg för hela slanten på dagarna men det räckte liksom inte till. Eftersom den nya hemstaden hade en flygklubb även den, tilldrog sig denna Olles intresse redan från början. Det blev både segelflygning och arbete i bygglokalen på Kungsgatan. Så småningom flyttades bygglokalen till Nya Tanneforsvägen tills den nuvarande trähangaren blev färdig. Den senare byggdes med statliga medel, eftersom Flygvapnet hade fått pengar för att bygga ut segelflygverksamheten i Sverige.



Prins Gustaf Adolf inviger klubbhuset.

Redan 1942, alltså bara ett år gammal som linköpingsbo och klubbmedlem, kom Olle med i styrelsen för LFK. Nu kunde klubben få verklig nytta av hans talanger som organisatör och administratör.

Under de första åren av fyrtioalet rådde emellertid flygförbud på motorsidan på grund av kriget. De piloter som inte var krigsplacerade runt om i Sverige kunde ändå upprätthålla sina certifikat genom målgångsflygning. Aktiviteterna på glid- och segelsidan var dessto livligare.

För att sprida information om flygning och klubbens verksamhet hade man från 1942 och några år framåt en försäljnings- och informationslokal på Nygatan mitt emot gamla Tempo. Den hjälpte naturligtvis till att locka folk till klubben och redan 1943 ansåg man i styrelsen att tiden var mogen för ytterligare utveckling i klubben och man fick sin första heltidsanställda, Olle Tidblom. Hans uppgift var att fungera som stationschef och segelflyglärare.

Samma år blev klubbhuset fördigbyggt och med stor pompa och ståt invigdes det av ingen mindre än Prins Gustaf Adolf.

Styrelsens satsning inför framtiden visade sig vara mycket lyckad. Under perioden 45-50 utvecklades klubben snabbt och rutiner som jourtjänst och dagbesked började ta form. Motorflygutbildningen kunde återupptas efter krigsslutet med provflygare från Saab som skolade på sin fritid. På senhösten 1946 blev Olle Tidblom klar med sin motorflygläro-utbildning och nu kunde man börja skola även på dagtid och kurvan på flygtidsuttaget pekade ständigt uppåt till allas glädje.

Klubbens målsättning var redan då att erbjuda flygmöjligheter till lägs-



Olle provsitter "Corren".

ta möjliga kostnad för medlemmarna och i den linjen växte så småningom idén med Östgötaflyg fram. Östgötaflyg bildades såsom ekonomisk förening 1947 med syfte att bedriva yrkesmässig verksamhet, vars eventuella överskott i kassalådan skulle sättas in i flygklubben för att subventionera flygtimpriserna. Det fanns emellertid en stor rädsla bland klubbmedlemmarna för den här verksamheten, helt enkelt för att man befarade att den skulle kväva klubben, men på dessa farhågor rådde styrelsen bot. Resultatet blev den kuriösa kapitalinsatsen av 36 st 10-kronorsandelar med regler som stipulerade att klubben skulle äga minst fem gånger så många andelar som någon privatperson. Detta innebar att 30 andelar ägdes av klubben och sex av privatpersoner, varav Olle var en. Klubbens intresse i Östgötaflyg var därmed garanterat.

Att Olle hade del i den positiva utvecklingen i klubben råder det inget tvivel om. Hans uppgifter inom styrelsen har visserligen växlat, ibland har han varit kassör, ibland sekreterare, men han har alltid haft möjlighet att verka i vad han själv vill kalla för "entreprenörsandan". Med det menar han att bygga upp och organisera resurser som ger möjligheter till flygning och egentligen har det legat honom närmare hjärtat än det egna flygandet.

År 1950 blev Olle i alla fall tvungen att lämna styrelsen och klubben om än för en kort tid. På Saab hade man beslutat att sätta igång Safir-tillverkningen i Holland och Olle blev ansvarig för utvecklingsarbetet där. Frånvaron blev som sagt kort och när han ett halvår senare återvände till Sverige fanns ett nytt och intressant projekt för honom, fpl 35



Två veteraner, Olle och hans läromästare i motorflyg Arne Kjellström.

Draken. Hans insatser som bitr typledare till Erik Bratt sträckte sig fram till 1962.

Under femtiotalet knöts klubben allt närmare Saab och det resulterade bl a i att företaget varje år delade ut ett antal stipendier bland sina anställda, som bidrog till finansiering av deras flygutbildning. Överenskommelsen var av ömsesidigt värde eftersom denna form av stimulans till de anställda ledde till ökat flygintresse och ökad motivation att arbeta med flyg i stort.

Olle, som hunnit få både A-, B- och C-diplom på segelflyg övervägde nu att ta upp den ofrivilligt avbrutna motorflygutbildningen. Någon flygfarbror var ju inte att tänka på, däremot fanns ju Saabstipendierna. 1956 fick han sitt stipendium och därmed kunde han äntligen fullfölja utbildningen till A-certifikat i motorflyg.

Nu blev det faktiskt lite omväxlig till allt styrelsearbete och planerande och det som utmanade Olle mest var reseflyg. Det vill säga det vi idag benämner "reseflyg" var inte etablerat då, så för Olles och även LFK:s del blev det lite av pionjärverksamhet när han och Erik Bratt sommaren 1958 lyfte från fältet med Super Cuben SE-CEE med kosan ställd mot Venedig i Italien. Resan gick ner genom Tyskland och alperna passerades i strålände sol. Fjorton dagar varade äventyret och denna resa är i korthet redovisad på annan plats.

Tre år senare, 1961, lockade Paris-utställningen som resmål, men den gången hade Olle och Erik lite sämre tur med vädret. I Hilversum blev det stopp och resan fick fortsättas med reguljärflyg.

Året 1963 tog det slut för gott med flygandet för Olles del. Tiden räckte inte längre till och eftersom det inte blev kontinuitet i flygandet smög sig en osäkerhets känsla in i det hela och det blev avgörande för beslutet att släppa certifikatet.

Orsaken till tidsbristen var nu inte det övriga engagemanget i klubben utan att arbetet på Saab mer eller mindre hade uppslukat Olle. Ett år tidigare hade företaget startat utvecklingen och tillverkning av flygplan 37, Viggen-projektet, ett av de största industriprojekten i Sverige, och som projektledare utsågs Olof Esping. Trots detta krävande uppdrag hann Olle ändå att delta i styrelsearbetet och bidra till klubbens fortsatta utveckling.

Och klubben gick stadigt framåt med stabil ekonomi och växande verksamhet. Det blev därför ett hårt bakslag för klubben 1972 då en allvarlig förskingring uppdagades. Orsaken kunde delvis stå att finna i att klubbledningens styrning och kontroll av verksamheten inte varit tillräcklig i alla delar. Detta medförde något av en förtoendekris från medlemmarnas sida gentemot styrelsen med en drastisk nedgång i flygtidsuttaget som följd. Ett hårt arbete av många fick dock verksamheten på rätt köl igen.

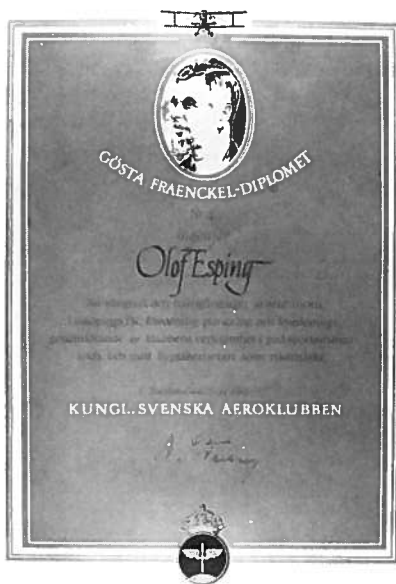
Två år efter denna händelse tillträdde Olle som ordförande i klubben. Genom sitt mångåriga arbete i klubben och sin erfarenhet från bl a de stora flygplanprojekt han deltagit i och även lett har han också bildat sig en bestämd uppfattning om hur en flygklubb skall drivas för att fungera bra. Dessa idéer har han i många år kunnat omsätta för LFK räkning och de har visat sig ge gott resultat. Grunden till detta är ordning och reda i verksamheten och i ekonomin. Det finns nämligen en klar koppling mellan ekonomi och flygsäkerhet. Med en god ekonomi kan klubben hålla sig med goda resurser både i form av bra flygplan och god personal. Det utgör den första förutsättningen för en hög flygsäkerhet. Den andra förutsättningen är en hög klass på utbildningen och ett ständigt arbete med att ingjuta ett säkerhetstänkande.

LFK:s ambitioner i den riktningen har ju lett till att klubben i många avseenden blivit en förebild för klubbflyget i Sverige. KSAK har t ex visat klubben ett särskilt förtroende genom att i många år förlägga sin flygläroarutbildning till Linköping innan den för några år sedan överfördes till Bromma. Även i andra sammanhang har klubbens erfarenheter kommit till nytta, t ex när A-certifikatutbildningen omformades för några år sedan fick klubben fungera som försöksklubb. Nyligen genomfördes ett första försök med riskanalys på KSAK:s och för säkringsbolaget Skandias initiativ och här kom återigen klubbens erfarenheter till användning vid en första utvärdering.

När Linköpings flygklubb i år firar sitt femtionde verksamhetsår kan Olle se tillbaka på de egna femtio åren som flygklubsmedlem och inte minst sina dryga 40 år i LFK styrelse. Att hans insatser inte bara uppskattats och uppmärksammats av den egna klubben finns ett synligt bevis på. 1963 erhöll han nämligen Gösta Fraenckel-diplomet som en speciell erkänsla för sina insatser inom klubbarbetet. Diplomet text lyder: "För hängivet arbete inom Linköpings FK, föredömlig planering och föredömligt genomförande av klubbens verksamhet i god sportsmannanda och med flygsäkerheten som riktmärke".

Var Olle fått sin drivkraft ifrån har inte varit lätt att utrona efter vår pratstund. I tid räknat har han lagt ner över 20 000 fritidstimmar på klubbarbete och det om något vittnar om en eldsjäl. Hans intresse för flyget har ju också varit lite annorlunda, eftersom det huvudsakligen varit inriktat på att för andra människor skapa bästa möjliga betingelser för flygning. Det är många som har haft förmånen att arbeta med Olle under årens lopp - det är många som fått kunskaper och erfarenheter att ta med vidare. Alla har självfallet inte gått bra ihop med Olle genom åren. Säkert har han retat gallfeber på en del med sina bestämda åsikter och sin otålighet när saker och ting inte riktigt gått snabbt nog. Men denna egenskap - envisheten - har varit till stor nytta när det gällt att driva klubben framåt.

Olles intresse för klubbarbetet har inte på något sätt minskat efter alla dessa år. Ändå tycker han att det börjar bli dags att släppa fram en ny generation i ledningen. Trots detta kommer säkert Olles insatser att få stor betydelse för Linköpings Flygklubb i många år framöver.





Genom ekonomiskt stöd från klädfirman Andersson & Bäckman kunde LFK 1948 köpa denna Olympia, SE-SHE.



Saabs dåvarande VD Tryggve Holm stiger ur Bergfalken "Saab 1" efter provflygning. Flygklubben fick flygplanet i gåva vid 25-årsjubileet.