

Östgötaflyg

av *Sven-Eric Larsson*

I mitten av 40-talet började man inom klubbstyrelsen diskutera möjligheten att utöka verksamheten att även omfatta bruksflyg. Då en flygklubb ej får bedriva sådan verksamhet, skulle man alltså starta ett företag i direkt anslutning till flygklubben. Styrelsen utsåg den 31 januari 1946 en kommitté med herrar Palmqvist, Jakobsson och Rotsman, som fick i uppdrag att utreda frågan om bildandet av ett bruksflygföretag. Drygt ett och ett halvt år senare, den 7 oktober 1947, antogs stadgarna för Föreningen Östgötaflyg, upa, Linköpings Flygklubb. De första styrelsemedlemmarna bestod av: Oscar Klofsten, Elof Carlsson, K G Palmqvist, Olof Esping och Gunnar Rotsman. Av styrelseprotokollen framgår, att någon egentlig verksamhet inte bedrevs under de första åren.

Första flygplanet

I mars 1949 inköptes flygplanet SE-AGA, en Caudron Pelican raskt döpt till "Agaton" och Olle Tidblom utsågs till flygchef/trafikflygare i Östgötaflyg. Då man nu förfogade över ett fyrsitsigt flygplan, skulle tyngdpunkten på verksamheten läggas på rundflyg.

Förutom flygningar över Linköping flögs också den s k Roxenrundan å 20:-. Någon succé blev det tyvärr inte, varför tappra försök gjordes att



Agaton görs klar för dagens tidningsflyg.

förbättra resultatet genom att rundflyga i turiststaden Varberg under sommarmånaderna, men hemmasonen Arne Tengler konkurrerade ut "utbölingarna". Framledes företog Östgötaflyg rundflyg i Mora i samband med Vasaloppet. Men trots att man även bjöd på musik och reklam från grammofon/högtalare, uteblev passagerarna, åtminstone i det antal, som man hade hoppats på. Reklamflyg företogs också i form av nedsläppande av flygblad samtidigt som man pratade för varan genom en högtalare, som var fastsatt på vingstöttorna.

Tidningsflyg blev under 1949 en del av Östgötaflygs verksamhet. Tidningarna "Expressen" och "Aftontidningen" tog då hjälp av de mindre flygföretagen att frakta söndagsbilagorna till landsorterna. Olle Tidblom berättar, att han flög en tur Stockholm - Gävle, men att detta var en engångsföreteelse. Den normala routen för Östgötaflyg blev Stockholm - Norrköping - Linköping. Svårigheterna i samband med dessa flygningar var, förutom vädret, att få tidningskillarna, som hjälpte till med ilastningen på Bromma, att inse att det fanns något som heter vikt och balans. "Det skall vara fullt i kabyssen", var deras enda kommentar. Så nog var det lite överlast ibland.

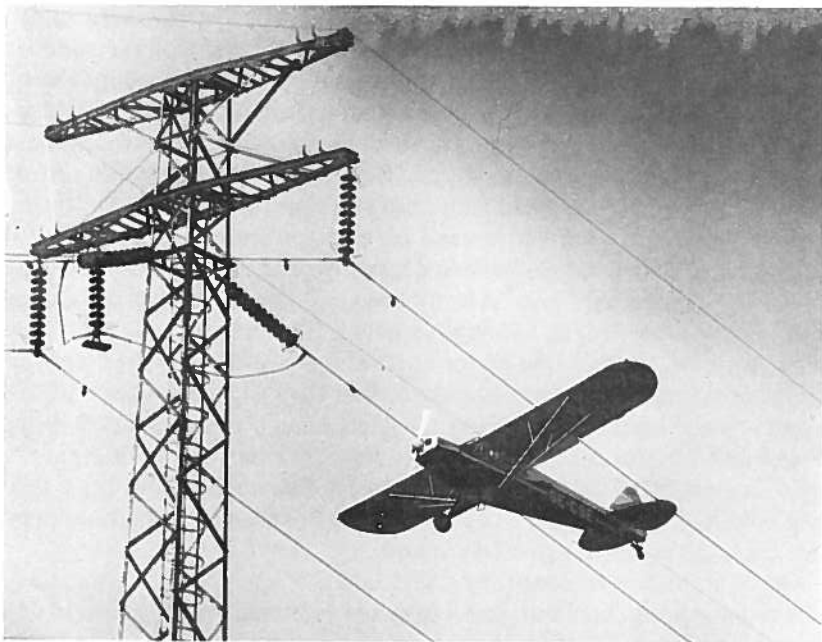
Då de anlidade flygplanen var dåligt instrumenterade och saknade avisningsanordning, blev distributionen, speciellt vintertid, osäker vid dåligt väder. Tidningsfrakterna med enmotoriga flygplan upphörde relativt snart och tidningarna överlät i stället distributionen till företag med mer lämpade tvåmotorflygplan.

Olle Tidblom slutade som flygchef 1950 och ersattes av Arne Kjellström, som skulle bli Östgötaflyg trogen under 30 år. Under åren 1949 - 1951 producerades endast 144 timmar flygtid och under de följande åren låg verksamheten i ÖF helt nere.

Kraftledningsinspektion

Vi förflyttar oss raskt fram till år 1957, året som skulle innebära en milstolpe för Östgötaflyg. Vattenfall, som genom studier i utlandet anammat kraftledningsflyg, anordnade kurser för sin personal vid Alundafältet några mil nordost Uppsala. Till att svara för flygningarna inbjöds några bruksflygföretag, däribland Östgötaflyg med Arne Kjellström, "Kjellis" kallad, som förare. Kurserna slog väl ut, då deltagarna såg hur effektivt det var att inspektera linjerna från luften i stället för att springa över stock och sten, fjäll och myrar, som tidigare varit fallet. Varje i Sverige befintlig el-linje skall nämligen besiktigas minst en gång om året enl Kommerskollegiets beslut. Visserligen blev en och annan inspektör dålig, när det blåste nå'n dag och just då tyckte ju vederbörande, att det var bättre att fotinventera". Nåväl, Östgötaflyg fick erbjuda att fr o m 1952, tillsammans med några andra företag, starta Vattenfalls årliga inspektioner.

Så började alltså det, som skulle bli stommen i Östgötaflygs verksam-



Dans över högsänd lina.

Foto: Per-Arne Nyhlén

het. Efter ytterligare en kurs för kraftledningsinspektörer, som hölls i Vännäs på våren 1958, kunde "Kjellis" påbörja inspektion för Mellersta Norrlands och Norrbottens Kraftverk. Därefter blev det de privata kraftbolagens tur: Uddeholm, Sydkraft, Krångede med flera.

"Kjellis", som inte för intet blivit en legend inom flygarkretsar, gav Östgötaflyg gott namn från början: genom sin personlighet, flygskicklighet, tekniska kunnande samt förmågan att upptäcka fel, som inte inspektörerna hann med att se. Till inspektörernas försvar må framhållas, att i Super Cub sitter ju föraren fram och har på så vis längre tid på sig att se linjen.

Allt eftersom kraftledningsnätet byggdes ut ökade också efterfrågan på flygplan och piloter att sättas in på inspektion. På sommaren 1964 flög Östgötaflyg med inte mindre än tre flygplan i Norrbotten och vid spakarna satt "Kjellis", Hans Andersson, som då tillträtt som flygchef i Östgötaflyg, samt Ragnar Åstrand, flyglärare vid LFK. Utökningarna av Vattenfall-flygningarna innebar vissa problem för skolningsverksamheten på LFK, eftersom Östgötaflyg utnyttjade flyglärarna som piloter. Dessa fick då ersättas av lärare från andra håll i landet, vilket ibland inte var så lätt, då det var under högsäsong.

Flygningarna åt Vattenfall nådde för ÖF:s del sitt maximum i slutet av 60-talet. År 1968 kunder noteras drygt 700 timmar inspektionsflyg. Helikopter hade mer och mer kommit in på marknaden och övertog

även 20 kV-nätet för Mellersta Norrland och Norrbottens kraftverk. Dessa hade ÖF, tillsammans med Nordflyg i Eskilstuna, utfört med Super Cub tidigare. I detta sammanhang kan nämnas, att man i början av 60-talet hade starka planer på att anskaffa helikopter. "Kjellis" hade fått utbildning på helikopter, så pilotfrågan var löst. Men av någon anledning bordlades planerna. Den övriga verksamheten, foto-, rund- och taxiflyg, bedrevs som vanligt, om än i ringa omfattning under de här åren. När Hans Andersson slutade 1969, tillträdde Sven-Eric Larsson, anställd av LFK 1967, befattningen som flygchef.

Viltinventering

Verksamheten minskade under slutet av 60-talet och början av 1970-talet. Att vända trenden visade sig vara svårt. På vintern 1976 fick LFK förfrågan om att utföra älginventering för Kolmårdens älgvårdsområde. Resultatet blev inkörsporren till en verksamhet som ÖF mottog med stor tacksamhet, inte minst för att inventeringen sker under lågsäsong. Inventeringsflygning kräver snötäckt terräng vilket gör även denna typ av flygning väderberoende. Detta visade sig nästkommande vinter, 1977, då p g a snöbrist få inventeringsflygningar kunde utföras. Året blev ändå betydelsefullt, då länsmyndigheterna bestämde, att rikets län skulle inventeras vart 5:e år och därmed 5 län/år. I ett tidigt skede blev



Mot den vita snön är skogens konung lätt att upptäcka.

ÖF tillfrågad, om den ville vara med att organisera och utföra inventeringarna i Värmlands län, som tillhörde ett av de första och inte minst intressanta länen.

För att klara av detta projekt, måste flygplan och piloter inhyras och inte mindre än fem enheter opererade för ÖF vintern 1978. Utvärderingen blev mycket positiv och ÖF kom att etablera sig inom detta område, vilket är en stor tillgång. Tack vare älginventeringen passerade ÖF för första gången 1980 ett flygtidsuttag över 1 000 timmar. Fem Super Cub var även då i verksamhet.

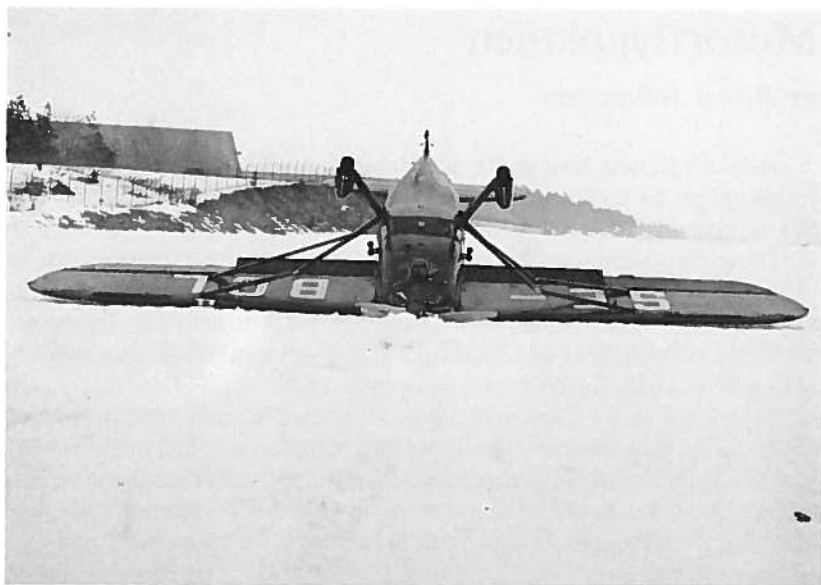
Västerbotten, Jämtland, Närke och Dalarna inventerades. Här kan nämnas det goda samarbete som ÖF haft med Östersunds Helikopterservice samt Västmanflyg och som under åren bidragit till gemensamma avtal i Västerbotten och Jämtland. Normala enheter vid anbud har varit två helikoptrar och tre flygplan. ÖF har också haft förmånen att få utnyttja kvalificerade piloter och en av dessa, som under många år ställt upp, är Gerhard Gunnarsson, Karlstad. Här skall inte nämnas, hur älginventeringen går till, men framhållas bör svårigheterna att operera under fältmässiga förhållanden i 20-30 graders kyla som ofta förekommer i de nordliga delarna av landet. Detta innebär mer än att flyga.

1979 började ÖF med rundflyg på sjö. Anders Ljungberg, LFV, som genomgått utbildning till trafikflygare, kom med förslaget till sjöflyg, vilket först inte väckte någon större entusiasm inom ledningen, men som ändå anammades. Premiärhelgen i Finspång blev en stor överraskning, när inte mindre än 394 passagerare såg sin bygd från ovan. Flygplanet, som är en Cessna 185, ägs av bröderna Erik och Sven Lenngren i Norrköping.

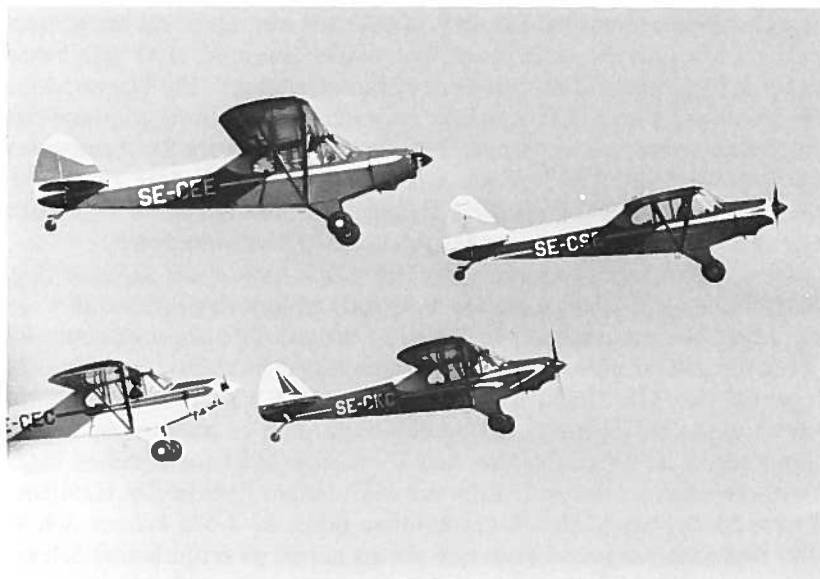
Framtidsutsikterna för Östgötaflygs del ser alltså ljusa ut. Sedan 1980 har skogsinventeringar i form av röjnings- och stormskadeinventeringar kommit på programmet, om än i ringa omfattning. Men Östgötaflyg är med, och har även varit med, att utarbeta metoderna för utförande av desamma.



*Sven-Eric Larsson, Östgötaflygs chef.
Foto: Per-Arne Nyhlén.*



Läraren svarar ofta på elevens frågor: "Se BCL" (BCL = Bestämmelser för Civil Luftfart).



60-talets arbetshästar. Foto: Per-Arne Nyhlén.