



Linköpings Flygklubbs största flygplan, De Havilland Cirrus Moth, med ASJA-byggnader i bakgrunden.
Foto: Curt Sandberg, Ekerö.

En flygklubb föds

av Lennart Angvik

Naturligtvis är det märkligt att Linköping inte fick en flygklubb förrän 1933. Sedan länge var ju Linköping då en flygstad som framgår av det förra kapitlet. På Malmen hade Carl Cederström sin civilmilitära flygskola och redan 1911 vid starten hade han besök av Axel Petersson, "Döderhultarn". Han hade kommit för att få uppleva, som han senare uttryckte det, den "ekivoka känslan" att flyga. Hans första flygning blev dock inte av förrän 1913.

Kanske är det just det faktum att flygintresserade i Linköping med omnejd, kunde få ta del av flygning som åskådare, passagerare eller förare på Malmen som gjorde att behovet av en flygklubb inte var så pockande. När så ASJ gick in i flygplanindustrin, anlade flygfält och startade sin aeroplanavdelning kom emellertid intresset för flyg att i högre grad fokuseras till staden. Man pratade flyg på fritiden och i ASJA:s korridorer. Det resulterade i att en flygklubbsskommitté bildades, som i början av år 1933 lät ett upprop gå ut till flygintresserade vid bl a ASJA, F 3 och CVM. På en lista fick man anteckna sitt intresse för medlemskap i Linköpings Flygklubb.

Uppropet lockade nedanstående 78 presumtiva klubbmedlemmar och många av dem har blivit kända även långt utanför klubben. Deras vikti-

ga funktioner inom industri, bankväsende och flygvapnet gjorde att klubben från starten fick mycket god förankring i staden och länet. Bland namnen märks exempelvis Facitchefen Elof Ericsson, chefen för ASJA direktör C J Uggla och H Bertler som senare blev produktionschef vid ASJA. Vidare finner vi Bo Lundberg bl a J 22:ans skapare och sedermera generaldirektör för Flygtekniska försöksanstalten, Nils Söderberg senare utnämnd till general vid Flygvapnet och generalsekretäre i KSAK samt A J Andersson bl a Bückers chefkonstruktör och Saab Safirs skapare.

<i>Elof Ericsson</i>	<i>Oscar Gustafsson</i>	<i>J Ljungblad</i>
<i>Sven Blomberg</i>	<i>Clarín</i>	<i>A Johansson</i>
<i>Gurli Blomberg</i>	<i>Georg Holmberg</i>	<i>Nils Lundgren</i>
<i>G Lindberg</i>	<i>Carl H Andersson</i>	<i>G Lundberg</i>
<i>C J Uggla</i>	<i>Martin Andersson</i>	<i>Harry Andersson</i>
<i>Bo Lundberg</i>	<i>Ragnar Johansson</i>	<i>S Andersson</i>
<i>A J Andersson</i>	<i>Paul E Larsson</i>	<i>Bengt Berglund</i>
<i>A Hedström</i>	<i>S Mårtensson</i>	<i>Mårten Ericsson</i>
<i>Ullman</i>	<i>Bengt Dunke</i>	<i>Bernh. Jernberg</i>
<i>Sven Lundquist</i>	<i>Sigvard Svensson</i>	<i>Gunnar Jonsson</i>
<i>S V Werner</i>	<i>P Lindhoff</i>	<i>Bertil Knutsson</i>
<i>H Bertler</i>	<i>Harry Ekenberg</i>	<i>Nils Söderberg</i>
<i>N Mårdfelt</i>	<i>Hj. Redelius</i>	<i>Holger Hansson</i>
<i>I Lothin</i>	<i>G Rosberg</i>	<i>S Malmberg</i>
<i>S E Ejert</i>	<i>Carl Elis Petersson</i>	<i>Uno Urbanz</i>
<i>Walter Clausen</i>	<i>E Wallerstedt</i>	<i>Sven Biörkh</i>
<i>Robert Boman</i>	<i>R Jeansson</i>	<i>C Sten</i>
<i>Elis Andersson</i>	<i>J E Andersson</i>	<i>Harry Nilsson</i>
<i>Martin Pantzar</i>	<i>M Schmidt</i>	<i>Helge Pihl</i>
<i>Malte Månsson</i>	<i>Knut Hurding</i>	<i>Bror Erikson</i>
<i>Erik Persson</i>	<i>Alg. Andersson</i>	<i>O Dahlin</i>
<i>Gunnar af Sandeberg</i>	<i>Stig Lundberg</i>	<i>Elis Adolfsson</i>
<i>K Lundin</i>	<i>Erik Higgqvist</i>	<i>Arne Tolérus</i>
<i>Gösta B Rytte</i>	<i>Bertil Franzen</i>	<i>Lars Törnquist</i>
<i>Ivar Gustafsson</i>	<i>Arne Pripp</i>	<i>Axel Svensson</i>
<i>H Öhrwall</i>	<i>Gustaf Nilsson</i>	<i>G Brink</i>

Listan gav ryg i ryggen för kommittén och den 16 mars 1933 samlades man på Frimurarehotellet för att gå till beslut. Nedan återges den berättelse som framlades efter sammanträdet och det framgår att man såg med tillförsikt på förutsättningarna för en flygklubbs bildande. Även om det konstituerande mötet kom först senare på året får väl den 16 mars anses vara dagen för LFK:s befruktning.

Vid det den 16 mars i år å Frimurarehotellet hållna första sammanträdet i frågan om flygklubbs bildande i Linköping uppdrogs åt undertecknade att närmare undersöka de förefintliga möjligheterna i ekonomiskt och andra avseenden för en dylik klubbs bildande.

För att lösa denna uppgift ha vi studerat statistiken från flygklubben i Stockholm och även i övrigt undersökt möjligheterna för en flygklubbs bildande samt på grundval härav sökt bilda oss en uppfattning om i vad mån de i Linköping föreliggande förhållandena äro tillräckligt gynnsamma för att möjliggöra uppkomsten och den fortsatta existensen av en flygklubb.

Det gällde härvid i första hand att få en uppfattning om det i Linköping med omnejd förefintliga intresset för en eventuell flygklubb, speciellt med avseende på det ungefärliga antal personer, som kan beräknas vilja undergå flygutbildning. I detta syfte utskickades en anteckningslista av vilken framgår, att man till en början torde kunna räkna med ett medlemsantal av ca 100 personer, varav ungefär hälften aktiva. /Personer som önska lära sig flyga eller underhålla redan erhållen flygutbildning/. Som jämförelse kan nämnas att under de år Stockholms Flygklubb bedrivit flygverksamhet ca 13 elever erhållit certifikat. Härav framgår att det i Linköping visade intresset synes vara tillräckligt stort för att uppbära en flygklubb och dessutom är att förvänta att när klubbens flygverksamhet kommit igång anslutning till klubben av såväl passiva som aktiva medlemmar ytterligare torde komma att ökas.

De ekonomiska förutsättningarna för klubben äro, sedan Luftfartsförbundet ställt flygplan till förfogande, i första hand beroende av antalet flygelever, men även av i vad mån klubben kan erhålla ekonomiskt stöd av för dess uppgift intresserade personer.

Beträffande medlemsavgifterna ha vi tänkt oss ca 15:- kronor per år för samtliga medlemmar samt ingen särskild inträdesavgift. För innevarande år föreslås medlemsavgiften till 5:- kronor. Avgifterna för flygning äro i hög grad beroende av antalet aktiva medlemmar. I Stockholms Flygklubb äro avgifterna 75:- kronor i timmen för flygelever och 50:- kronor i timmen för utbildade förare. Vid ungefärligen samma medlemsantal torde vi dock i Linköping ha förutsättningar för något lägre flygavgifter. I Stockholms Flygklubb har nämligen flygläraren ett arvode av 10:- kronor och mekanikern ett arvode av 5:- kronor per flygtimme, vilka utgifter vi hoppas bliva delvis överflödiga vid Linköpings Flygklubb, då vi anse oss kunna räkna på frivilliga krafter för flygläro och mekanikertjänsterna.

Med stöd av det ovan anförda vilja vi som vår bestämda uppfattning uttala, att tillräckligt gynnsamma förutsättningar föreligger för bildande av en flygklubb för Linköping med omnejd.

Linköping den 7 juli 1933

Sven Blomberg

Som sig bör så kom födelsedagen nio månader efter befruktningen - exakt på dagen. Den 16 november 1933 kallades intresserade flygklubbsbildare till ett konstituerande sammanträde på Stora Hotellet. Det goda förhållandet som klubben genom åren haft med SAAB etablerades redan från starten. En av de pådrivande för LFK:s bildande och den som öppnade det konstituerande mötet var nämligen Sven Blomberg, som var chefskonstruktör på ASJA, embryot till SAAB.

Som framgår av protokollet nedan från detta första egentliga LFK-möte begränsades förhandlingarna till att omfatta endast val av styrelse och antagande av stadgar.

PROTOKOLL

fört vid Linköpings Flygklubbs konstituerande sammanträde torsdagen den 16 november 1933, klockan 20.00, å Stora Hotellet, Linköping.

§ 1.

Ingeniör Blomberg öppnade sammanträdet, och hälsade de närvarande hjärtligt välkomna.

§ 2.

På förslag av Ing. Blomberg utsågs Bankdirektör Samuelsson att leda kvällens förhandlingar, samt utsågs Ing. Lundberg att föra protokollet.

§ 3.

Ingeniör Blomberg redogjorde för de uppdrag interimstyrelsen erhöll vid föregående sammanträde, nämligen:

*att föreslå ny styrelse, samt
att utarbeta stadgar.*

Interimstyrelsens förslag till styrelsemedlemmar utgjordes i första hand av Rådman Hallberg, Disponent Ericsson och Bankdirektör Samuelsson, vilka välvilligt hade ställt sig till förfogande. Dessa valdes enhälligt.

§ 4.

På förslag av Sergant Pihl beslöto de närvarande uppskjuta val av övriga styrelsemedlemmar till efter antagandet av stadgar.

§ 5.

Utsågs att justera dagens protokoll: Sergeant Pihl samt D:r Tolérus.

§ 6.

Föredrog Ing. Blomberg det av interimstyrelsen utarbetade stadgeförslaget. Parallellt härmed föredrogs även ett annat delvis avvikande stadgeförslag. De paragrafer som voro olika i de båda förslagen diskuterades, varpå beslut fattades. Den antagna formuleringen av stadgarna medföljer protokollet som bilaga.

§ 7.

Företogs fortsatt val av styrelse, vilket på begäran skedde medelst slutna omröstning. Denna gav följande resultat:

Ordinarie styrelsemedlemmar /utöver de enl. § 3 valda/ Ing. Blomberg, Ing. Westergård, Sergeant Pihl, Ing. Dahlin.

Suppleanter: Ing. Lundberg, Ing. Aschan, Sergeant Lundberg.

§ 8.

Förklarade ordföranden sammanträdet avslutat och höll därpå ett anförande över betydelsen av att flygintresset främjades och uttryckte sin glädje över att klubben kommit till stånd samt tillönskade den lycka och välgång.

Linköping den 1 december 1933.

Bo Lundberg

Arne Tolérus

Helge Pihl

Utdrag ur stadgarna:

STADGAR

för

Linköpings Flygklubb

§ 1.

Klubbens ändamål

Klubbens ändamål är dels att sammanföra för flygning intresserade, dels att bereda medlemmarna tillfälle till flygutbildning samt vidmakthållande och förkovran av förvärvad flygfärdighet. Dessutom skall klubben genom tillhandahållande av litteratur samt genom föredrag o d främja intresset för flygning och därvid jämväl medverka vid byggandet av modellflygplan, segelflygplan och mindre sportflygplan.

§ 2.

Medlemmar

Till medlem av klubben kan av denna inväljas varje svensk samt undantagsvis utländsk medborgare.

Till hedersledamot väljes på Styrelsens förslag å ordinarie eller extra sammanträde svensk eller utländsk person som särskilt gjort sig förtjänt om flygsporten eller klubbens verksamhet.

Person som önskar vinna inträde i klubben, äger att därom hos styrelsen, antingen själv eller genom medlems förmedling, göra anmälan med angivande av namn, ålder, yrke och adress.

Beslut om inval av medlem sker av klubben på ordinarie eller extra sammanträde. För inval fordras 2/3 majoritet.

— — —

§ 4.

Styrelse

Klubbens angelägenheter anförtros åt en styrelse med säte i Linköping. Styrelsen består av sju ordinarie medlemmar jämte tre suppleanter.

Styrelsen konstituerar sig själv genom val av ordförande, vice ordförande, sekreterare, skattmästare, flygchef och vice flygchef. Dessutom utses en kassakontrollant.

Ordföranden åligger att leda klubbens och styrelsens förhandlingar, justera alla protokoll, underteckna avgående skrivelser samt godkänna alla utbetalningar och förse verifikationerna å dessa med sin attest. Vid förfall för ordförande tjänstgör vice ordförande och vid förfall för denne någon annan av styrelsemedlemmarna.

Sekreteraren åligger att föra förteckning över medlemmarna, att uppsätta förslag till utgående skrivelser, att utfärda kallelser, att föra protokoll vid klubbens och styrelsens sammanträden, att vårda klubbens arkiv, ått upprätta förslag till årsberättelse samt att i övrigt handhava klubbens expedition enligt styrelsens bestämmande.

Skattmästaren åligger att handhava klubbens penningmedel och föra dess räkenskaper, att inkassera medlemsavgifter och övriga inkomster, att verkställa erforderliga utbetalningar samt att årligen före den 15 februari överlämna föregående kalenderårs avslutade räkenskaper och verifikationer till klubbens revisor allt i enlighet med av styrelsen utfärdade anvisningar.

Flygchefen /vice flygchefen/ leder flygövningarna och avgör i vilken utsträckning klubbens flygplan få av dess medlemmar användas för flygning. Han ansvarar för att flygningarna bedrivs och flygmaterielen vårdas enligt härför av klubben på styrelsens förslag skriftligen utfärdade föreskrifter, samt upprättar erforderlig flygstatistik och berättelser över flygverksamheten.

+ + +

Nåväl. LFK hade sett dagens ljus, men konfirmationen av dess tillblivelse kom att dröja ännu ett år - exakt. Den 16 november 1934 stod nämligen LFK:s första flygplan klart för flygning.

Flygplanet var en De Havilland Cirrus Moth även benämnd Spetsbergs-Mothen (se närmare kap. Motorflygplanen) som tack vare ett jät-tearbeta av en klubbmedlem, Nils Mårdfelt, gjorts flygduglig efter inköp i havererat skick. Det var nu dags för provflygning och den utfördes av Westergård utan anmärkning. Allt var klappat och klart för klubbens egentliga mål-flygning. Vi citerar ur ett aktstycke skrivet av en medlem 1935:

Flygskolan kunde börja. Flygfält fick disponeras hos AB Svenska Järnvägsverkstäderna, där nyligen en Shell bensinanläggning blivit upp-

förd. Lärarfrågan ordnades så att ett flertal militärt utbildade flygare ställde sin fritid till förfogande. Elever anmälde sig från när och fjärran, och förfrågningar om flygutbildning inströmmade dagligen från Ystad till Haparanda. Det billiga timpriset 45:- kronor, var lockande, och snart kunde flygchefen (Bo Lundberg, red:s anm) räkna in sin femtonde elev. Under det år, som förflutit, har, trots att en stor del av den bästa säsongen genom ett haveri blivit spolerad, flugits över 110 timmar. Över 700 flygningar ha gjorts. Av dessa äro 120 passageraruppstigningar, av vilka enbart på en dag flögs omkring 40. Den dagen var ansträngande för de båda flyglärare som hade tjänsten om hand.

Sverige börjar snart kunna tävla med utlandet i fråga om antalet flygtävlingar, som anordnats. Den 28 maj ville Norrköpings Automobil- och Flygklubb visa sina framfötter och naturligtvis måste grannklubben vara med. Allt gick efter beräkningar och flygchefen fick åka hem med samtliga tre förstapris väl instoppade i bagagerummet.

Inte blott Linköping med närmaste omnejd har haft nöjet se den i blått och silver målade Mothen. En del långflygningar för passagerare ha även företagits till stor båtnad för klubbens kassa.

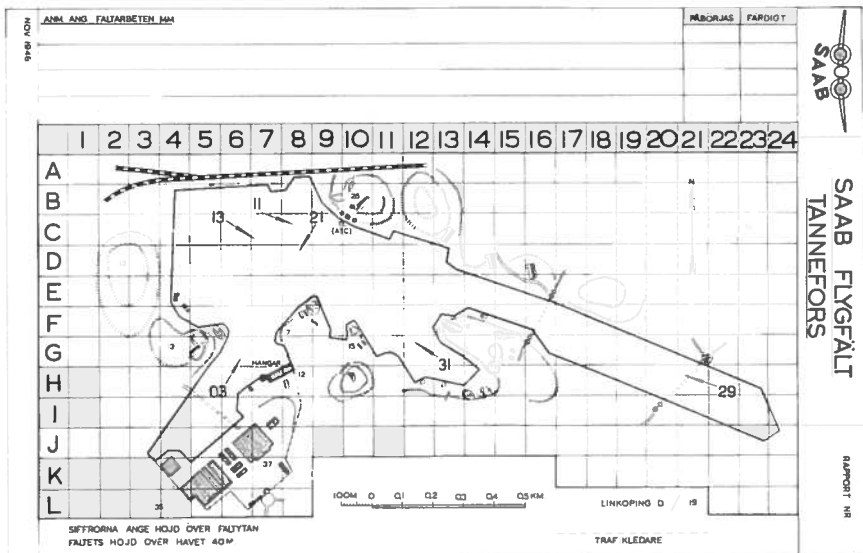
I motsats till de mera förmögna klubbarna är Linköpings Flygklubb inte ägare till ett eget litet klubbhus i flygfältets omedelbara närhet, utan får nöja sig med ett klubbrum, välvilligt ställt till förfogande av ett av stadens hotell, där medlemmarna kunna släcka sin kunskapsörst ur en samling in- och utländska tidskrifter.

Verksamheten är ännu så länge endast koncentrerad till flygning men kommer nog en dag, då klubben måste öppna sina armar för de unga modell- och segelflygentusiasterna och de äro välkomna.

Tack vare ASJA och en stor kader frivilliga samt tillgången på flyglärare från F 3 fick alltså klubben en flygande start. Redan första "flygåret" kan man också urskilja de delar i klubbverksamheten som blivit något av adelsmärken för LFK, nämligen utbildning och tävling.

Alltsedan starten har flygverksamheten förlagts till ASJA/SAAB:s flygfält där klubben först kunde disponera en av ASJ:s byggnader som hangar vilken dock ersattes 1938 av en från Tyskland inköpt hangar. Även det efterlängttade klubbhuset blev förverkligat. 1943 blev det invigt av prins Gustaf Adolf och utgör fortfarande "hjärtat" i det nuvarande klubbhuset.

När de fem första åren passerat kunde man konstatera att medlemstallet ökat från 40 till 101, antalet bokförda flygningar var 3 850, vilket hade givit flygtiden 504 timmar och 10 elever certifikat. Man såg med stora förhoppningar på framtiden.



Linköpings Flygklubb på 40-talet.