



*Foto: Roland Rygin, Stockholm.*

## LFK i mitt hjärta!

*av Carl-Werner Pettersson*

Jag är årsbarn med LFK och mitt flygintresse vaknade tidigt. Den gamla Rödettan, luftleden från Stockholm till Malmö och vidare ner över kontinenten, gick precis över byn Brinkelid utanför Åseda i Småland, där jag växte upp.

På den tiden gick flygplanen lågt, tryckkabin hade ännu inte kommit i bruk och man navigerade efter landmärken. I gryning och skymning kunde jag stå på ladugårdsbacken och i upplysta kabiner på Junkrar, Fokkrar och DC-3:or se, hur det rörde sig därinne.

Det blev krig och min pappa, som låg vid luftvärnet, skickade hem identifieringskartor på all världens flygplan. Jag lärde mig de flesta, ryktet spred sig till några närliggande luftbevakningstorn, vilkas spanande landsstormsgubbar visade mera intresse åt varandras kortlekar och ortens damer än de prov på fpl-identifieringskunnande, som varje vecka skulle sändas in till någon kontrollerande överhet. Men proven blev regelbundet insända och återkom oftast med resultatet alla rätt.

En av mina dåvarande kumpaner bor numera hemma i Åseda och varje gång vi träffas, viskar han något om våra kriminella handlingar, men de bör väl vara preskriberade nu!

Jag fastnade för ett speciellt flygplan, B 5 eller Northrop 8 A-1, som det också stod på identifieringskartan. Vilka linjer, vilken harmoni, ända från motorkåpan över den mjukt höjda huven över piloten och till

fenans framkantsvinkel och hjulkåpornas utformning. Tänk att få flyga ett sådant plan någon gång!

Varannan vecka var det högtid. Då cyklade jag till Åseda och köpte "FLYG". Jag ägnade speciellt intresse åt SAAB och Linköpingseskadern! En dag fick jag se en annons om att en modellflygfirma, som hette Sven Wentzel i Stockholm, hade kommit ut med en ny katalog. Det var nr 9 och året förmodligen 1943. Där fanns en materialsats till en skiktbyggd modell av B 5. En sådan efterskickades och anlände till dåvarande Ekhorva järnvägsstation.

Terminerna sattes allför korta vid byggandet, målning och dekalering blev huvudmålen och min B 5:a liknade inte alls den modell, som visades i katalogen.

Produktionen ändrades till flygande modeller, Truedsons i Malmö blev nästa leverantör och min yngsta syster lär ha fötts några dagar för tidigt för att min mamma, bland byns andra invånare, var ute och sprang för att beskåda gummimotormodellen "TERNIS" fina uppvisningar i det blå. Jag drömde om flygvapnet och att det skulle finnas någon gammal B 5:a kvar.

Åseda högre folkskola försåg mig med en realexamen i maj 1950, ansökningstiden till flygvapnet hade utgått och jag var tvungen att vänta till nästa år, då skulle det sökas. Men ödet ville annorlunda.

Jag ägnade mellantiden åt skogsarbete och i mars 1951 råkade jag sätta en yxa i vänster knä. Adjöss med Ljungbyhed och de högt blickande gossarna på Flygvapnets affischer. Måhända föll en tår över att den gamla B 5:an inte fick tyglas av sin mest hänförde beundrare.

Jag irrade under några år omkring här i livet, men fann mig plötsligt åter stå på fast flyggrund en kväll i början av juni 1940. Det var mitt första besök på Linköpings Flygklubb.

Nu för tiden i mitt dagliga arbete sitter jag ofta och tittar ner på trakten, som jag lärde känna så väl under fem år i början på 60-talet. Kyrkor och gårdar ligger kvar liksom otaliga sjöar, vägkors och andra iögonfallande riktmärken från flygtävlingar och andra övningar. Det väcker minnen till liv. Vad är det då som LFK har gett mig? Varför är just LFK fast i mitt hjärta?

Jag har inte tidigare ägnat några djupare funderingar åt detta, men nu, ombedd att penetrera frågan, är det tre områden där jag tror mig ha blivit speciellt påverkad. Givetvis finns det beröringspunkter mellan dem, men jag vill ändå sätta dessa rubriker:

1. Disciplinär fostran.
2. Social anpassning eller kamratskap.
3. Glada minnen.

## Disciplinär fostran

När jag gick teorikursen för att börja flyga FOKKER F 28 på våren 1979 ägnades några timmar åt diskussion angående driftshandbokens praktiska användning, flygsäkerhet och därmed sammanhängande frågeställningar. Gruppen kom fram till att det allt annat överskuggande begreppet är självdisciplin. Vad hjälper det att regler och lagar publiceras, om inte berörda exekutörer underordnar sig den självdisciplin, som krävs för att en viss verksamhet skall hållas inom uppsatta ramar. Jag kom på mig själv tänkande: "Det här har jag ju fått lära mig förut någonstans; det är ju ganska självklara saker".

Och här har mina år i LFK satt djupa spår. Jag kom från Skå-Edebys gräsfält utanför Stockholm med relativt liten verksamhet till SAAB-fältet med permanentad bana och sidvind där Drakar, Lansar, Cubar och många andra flygtyg skulle samsas om banor och luftrum. Och från första dagen i luften, i Valter Anderssons och Ragnar Åstrands anda, fick jag lära mig att här gäller det att underordna sig skriftliga och muntliga regler och förordningar, m a o att ålägga sig den självdisciplin som verksamheten kräver.

Begreppet självdisciplin innefattar också förmågan att kunna lyssna till och tillgodogöra sig det som auktoriteter inom olika områden har att lära ut. Jag förstod nu att teoriutbildningen till mitt A-Cert inte var vad den borde vara. Jag har inget minne av att någon AIP förevisades för mig förrän en lördagseftermiddag i mars 1961, men då fick jag lära mig den desto bättre. Jag hade med klubbens Tri-Pacer, CEM, gjort en "långflygning" upp till Skå-Edeby och tillbaka och då på något sätt kommit i beröring med ett skjutmål i sjön Glan. Normalt var ju SAAB-tornet stängt på lördagar och jag hade ingen aning om att SAAB både militärt och civilt hade trafik några timmar. Två bistra herrar mötte mig i LFK:s klubbhus och hade synpunkter på mitt sätt att utföra flygningen till Skå och åter. Men jag stod på mig. Jag hade ju flugit i Stockholms-trakten förut, jag hade gjort ett par "långresor" tidigare, en till Hultsfred och en till Örebro, här skulle inga LFK:are komma och lära mig någonting! Men herrarna tycktes mycket väl bevandrade när en AIP togs fram och regler och anvisningar fanns att tillgå om hur diverse skjutmål skulle passeras. Detta förevisades mig med, vill jag påstå, ett icke oansenligt mått av eftertryck. Detta var nämligen omständigheterna vid mitt första möte med Lars Ottosson och Ingvar Svensson, trafikledare resp pilot på SAAB. Fruktan övergick så småningom till förtroende, med tiden allt mer accentuerat, då dessa båda herrar hjälpte mig med utbildningen till instrumentbevis, mitt första stapplande steg vidare ut i flygarvärlden!

Flygning i linje- och charterfart innebär bl a att mycket är direkt serverat för besättningen, färdplaner är t ex skrivna och bränslemängd uträknad. Men ändå står AIP-lektionen på Flygklubben som en symbol



*Inför en riktig långresa - till Grekland - 1962. Fr v CWP, Egon Lundberg, Bengt Söderholm och Göran Granberg.*

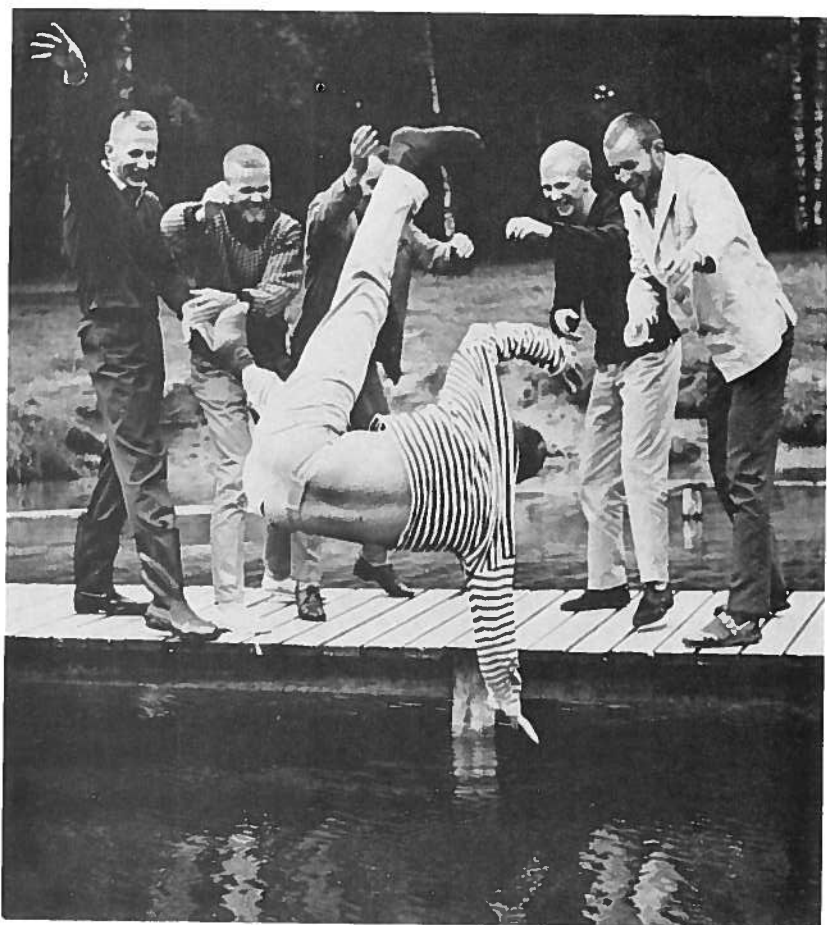
för det där lilla extra. Älägg dig självdisciplinen att i tid rätta din Routemanual, titta på senaste INFO, innan du ger dig upp i luften, fick du med bromsvärderna för nästa destination, o s v.

Det spelar ingen roll, om vi flyger en F28 eller en Super Cub, alla är vi omgärdade av begränsningar. Det kan t ex gälla strukturella för flygplanet, besättningens kvalifikationer, väder, flygplanets prestanda eller operativa handhavande. Dagligen ställs vi alla inför situationer, då vi måste fatta beslut. Informationer och underlag samlas på hög och väntar på ett avgörande. Kanske omedvetet kommer begreppet självdisciplin in i sammanhanget. För mig finns det kvar sedan LFK-tiden. Det har LFK givit mig!

## Social anpassning eller kamratskap

Jag är kanske enkelriktad eftersom jag aldrig har tillhört någon idrotts-, frimärks- eller annan klubb, men jag kan svärigen tänka mig att något konkret föremål annat än ett flygplan på ett så intensivt sätt kan samla en grupp människor runtom sig! Lider vi måhända av något slags komplex, föranlett av vår jordbundenhet? Är det då någon form av flygtyg som skall lösgöra oss från bojorna och lindra smärtorna?

Varje kväll efter arbetets slut, varje ledig dags början, uppenbarade sig i LFK:s klubbhus ett antal entusiaster. Detta gällde oavsett årstid, oavsett om luften var flygbar eller inte, det var som om en stor osynlig magnet hade dragit dem dit. Gruppen representerade de mest åtskilda yrkeskategorier och s k sociala klasser men sådana kriterier lämnades därhän - vid inträde genom grinden till LFK gällde nya: tävlingsresultat eller flygtid, antal måsar eller diamanter på märket! Det kunde gälla



*Out of Control! Författaren har just tagit segel-certifikat. Fr v Per Hultmark, Lars "Gustaf Wasa" Andersson, Tore Gabrielsson, Göran Ax, Torvald Kullman.*

kunskaper väder och vind, navigation, utelandningar. Det kunde gälla arbete; målning av hangar, tankning av flygplan, klippande av gräsmatta. Det kunde gälla kamratskapet oss alla sinsemellan, spelande varandra diverse spratt i all välmening, att giva och att taga. Jag tänkte inte djupare på detta då, men vilken nyttig, rolig, lärorik och fostrande tid var inte denna!

LFK blev mitt andra hem under Linköpingsåren, ja, den blev nog t o m lite mera ibland. Den tiden är ovärderlig för mig. Att kunna umgås och fungera i en grupp, att kunna visa och taga hänsyn, att bli anpassad i den sociala omgivningen, att uppleva kamratskap i dess rätta bemärkelse och att föra det vidare, det har jag LFK att tacka för, för detta bor LFK i mitt hjärta!

## Glada minnen

Självdisciplinen och kamratskapet tillhör den tyngre och djupare avdelningen bland minnena från LFK-tiden, men en sådan här rapsodi från fem intensiva år av ens liv kan inte anses tillfyllest utan att något från den lättare sidan får komma i offentlighetens ljus.

Låt mig få återvända till ett par glada minnen!

Idag är rymdflygningarna vardagsmat, på sin höjd tittar man på TV, när Columbia gör en förlängd 2x90 över någon ökenbas i Amerika. Annat var det på våren 1961. Då var det nerv i tidningsrubriker och TV-sändningar, Kamrat Gagarin hade tillryggalagt ett varv runt jorden!

Ärade läsare, kommer Du ihåg att Gagarin enligt rapporterna under resan rapporterade, vad som hände och att han efter landningen tackade partiet och ledaren Nikita Chrusjtjev för vad han hade fått uppleva! Jag minns och ler fortfarande åt en annan flygning i anslutning till Gagarins: En Lillcub startade från SAAB-fältet med en känd raketuppskjutare med skånsk brytning vid spaken. Plötsligt hörs över radion "Jag befinner mig i rymden över Hackefors. Jag mår bra." Efter en stund: "Jag passerar Vårdsbergs kyrka, alla system fungerar." Efter ytterligare några minuter: "Jag passerar Kallerstad gård, rymdskeppets bromssystem har trätt i funktion, jag är åter på väg mot jorden." Efter det att Cuben har landat, fortsätter sändningen: "Jag mår bra och har inga skador eller svullnader. Informera klubben och styrelsen att landningen var normal och framför personligt till ledaren, Olof Esping, min tacksamhet över att ha kunnat utföra denna flygning."

Förutom att denna händelse är ett roligt minne, låt det få bli en hyllning till Olof Esping. LFK skulle inte ha kunnat utvecklas och drivas i en sådan omfattning utan en fast och framsynt ledning. Barsk i uppsynen tills en lätt ryckning i mustaschen förebådade ett varm leende, svävade hans ande över LFK och dess verksamhet. Förslag och åtgärder möttes väl inte alltid av allas bifall, detta är demokratins lagar. Så måste det vara ibland, det fick jag också lära mig i LFK.

"Det var där dom bytte", tänker jag till kaffet på sträckan Sundsvall - Göteborg, när jag ser F15 och Söderhamn till vänster ut genom F28:ans cockpit-fönster. Det påminner mig om en brevväxling, som inte längre bör undanhållas mina vänner i LFK.

Segelflygare hade för sed att byta hjul/skidor på bogserplanet till och från vinterövningarna norrut. Sven Schalin, präglad av student- och Chalmers-spex, skulle ansöka om tillstånd för byte på F15 och vände sig till mig, LFK:s dåvarande sekreterare. Vi skulle avfatta en skrivelse, men Sven hade redan en färdig, skriven på hans sätt och givetvis icke avsedd att skickas iväg. Jag tänkte då, efter att på omvägar ha försäkrat mig om mottagarens medverkan, varför inte skämta litet med Sven och iväg till F15 och dess chef gick följande:

Linköping den 26 febr. 1964

Till  
Chefen för  
Kungl. Hälsinge Flygflottilj  
F 15 Söderhamn

Överste!

Vi äro några stycken från Linköpings Flygklubb vid Saab och vi tänker landa å Edert vid F 15 belägne militära flygfält dels såväl a) under tiden 20-23 mars som dels även b) 4-6 april. Det rör sig om ett till i flygsläp uppgående antal av två st fpl, varav det första har propeller.

Vi kan icke tolerera snö på flygfältet, för vi har hjul.

Vidare räknar vi med den gamla regeln att Edra reoplan skall väja för flygsläp. Bäst torde vara att Ni avbryter Edra övningar i god tid när vi synas vid horisonten.

Bensin skall vi ha också, 80 oktan för böveln. Vi räknar med god markservice, en gammal flygplanmästare är bra och så där en tio man handräckning duger. Och så hoppas vi att trafikledningen noggrant ger akt på våra tecken. I övrigt skall vi taga all vederbörlig hänsyn.

I enskild ställning

Sven Schalin  
Civilingenjör

Storgatan 9  
Linköping

Efter några dagar kom följande svar, vilket överlämnades till den något chockade civile ingenjören:

*Civile ingenjör!*

*Edert brev av den 26 febr. 1964.*

*Som chef för det i Hälsinglands hjärta belägna militära flygfältet ger jag mitt tillstånd till den begärda landningen.*

*Samtidigt vill jag dock framhålla det våghalsiga i detta företag och peka på de risker som finnas. Den personal som medföljer släptåget bör sålunda vara väl utbildad i strid med kniv. Dessutom bör egna reservdelar (öron, näsor m m) medföras då vårt lager därav f n är litet.*

*Då av Eder berörda snöproblemen torde vara helt inaktuella vid tidpunkten i fråga. I vilket fall som helst synes landning på skaren vara lätt genomförbar då jag fått den uppfattningen att varken flygplan eller besättning väger särskilt tungt i flygsammanhang.*

*Skulle Ni som sportflygare för sed hava vid desorientering försöka Er på att följa järnvägen hit må Ni betänka att sagda järnväg korsar mitt fält och att detta ej får överflygas utan tillstånd.*

*Om Ni skulle behöva soppa — i det med propeller — kan det säkert ordnas men Ni behöver väl för böveln ej vara så noga med oktantalet. Duger det åt oss. . .*

*(För det är väl ärtsoppa som avses)?*

*All ledig personal under befäl av en gammal pensionerad tekniker kommer att stå till tjänst med smörgåsar och annan service.*

*Vidare kommer hejaklacken från Brobergs bandylag att vara närvarande.*

*Det meddelas dock från det hållet att inga hurrarop kommer att avges förrän Ni med säkerhet har satt Er sista gången.*

*Det synes mig bäst att Ni redan före start anmäler Er hit så jag kan larma såväl räddningspersonal som skyddshelgon.*

*Olof Knutsson  
Flygöverste*

Ja, mycket hann jag uppleva under fem år i LFK och allt som sitter kvar i minnet var ju den största händelsen i ens tillvaro ända tills något ännu större inträffade.

En grå och kall januaridag 1964 var en sådan dag att minnas. Då flög jag upp för instrumentbevis. Tänk att kunna bryta igenom ett molntäcke och titta på solen!

Några månader senare var det dags igen. Jag ansågs vidareutbildningsbar och under "Geje" Sundells ledning lärde jag mig att bogsera segelflygplan. Tänk att få gratis flygtid och även en och annan krona till godo på flygkontot!

Så blev det juli 1965. Jag bogserade på F3 och under en paus kom en blond brevbärerska springande med BREVET. Det var från Linjeflyg



och det var tunt. Fyra gånger tidigare hade jag fått tillbaka tjocka luntor med ansökningshandlingar. Men nu hade man tydligen slutat med att skicka tillbaka betygskopior och referenser eller . . . var det möjligen så att . . . ”Med hänvisning till Eder ansökan . . . meddela, att Ni antagits . . . flygstyrmansaspirant . . . Min glädje kände inga gränser, ända tills jag kom till slutet på brevet, där förbehåll gjordes för godkänd läkarundersökning och arbets-EKG. Detta hade till följd att jag omedelbart slutade röka och trampade vidare på testcyklar och i ullstrumpor. Detta var slutet på en era i mitt liv - LFK:s - och början på en annan - LIN:s.

Jag tror det är Vilhelm Moberg, som har sagt, att för att ens hembygd skall framstå i sin klaraste dager, erfordras en viss distans till den, både i tid och rum. Linköpings Flygklubb är min flygiska hembygd och ju längre tiden lider, desto mer känner jag att Mobergs tankar stämmer. Varje person har sin egen historia, ingen annans är ens egen lik. Tillsammans har alla vi, som varit medlemmar i LFK, arbetat med något, som vi tyckte om och trivdes med. Mål och medel har skiftat, men allt tillsammans har blivit LFK:s historia. Jag är glad, stolt och tacksam över att ha fått medverka i några akter av den levande show, som en aktiv och framgångsrik flygklubb som LFK visar upp!



*CWP i sitt esse som flygkapten ombord på "sin" Fokker F 28 hos Linjeflyg.*



8 september

# FLYGDAG

SAABFÄLTET - LINKÖPING

J 35 DRAGEN • J 32 LANSEN

J 34 HAWKER HUNTER

FALLSKÄRMHOPP • KONSTFLYGNING M. M.