

# LÄR DIG FLYGA!



## LINKÖPINGS FLYGKLUBB

startar teorikurs för blivande privatflygare måndagen den 11 oktober 1965. Tag kontakt med Flygklubbens expedition, tel. 013/12 09 00, för närmare upplysningar.

## Flygutbildning i LFK

*av Sture Bjelkåker*

Att utbilda nya privatflygare har varit en huvuduppgift för LFK genom alla 50 åren, vilket avspeglas redan i klubbens stadgar från 1933. Där heter det att klubbens syfte är "dels att bereda medlemmarna tillfälle till flygutbildning samt vidmakthållande och förkovran av förvärvad flygfärdighet". Under åren har cirka 700 elever fått sin grundläggande motorflygutbildning vid LFK.

Flygutbildningen startade i november 1934 då flygplanfrågan blev löst genom inköpet av Cirrus Mothen SE-ADZ. När det gällde tillgången på flyglärare var man lyckligt lottad eftersom flera militära flyglärare fanns på Malmen. Bland dem flygveteranen Ferdinand Cornelius som ställde upp på sin fritid. Flygpriset fastställdes till 45 kronor per timme inkluderande 5 kronor arvode till läraren. Priset ansågs lågt jämfört med andra flygskolor och man fick snart in förfrågningar och anmälningar till flygutbildning från hela landet. Under år 1934 hann man med 3 tim skolning under 15 starter med Mothen.

År 1935 satte skolflygningen ordentlig fart och man avverkade 39 tim DK och 6 tim EK med ADZ fram till den 12 juli då flygplanet totalhavererade då en elev tränade bedömningslandning. En livfull beskrivning av händelsen finns i kapitlet om Motorflygplanen.

Eftersom eleven ifråga hade blivit avskild från militär flygutbildning på Ljungbyhed så bestämde styrelsen i samråd med försäkringsbolaget att i fortsättningen inte antaga sådana elever.

Klubben blev nu utan skolflygplan under ett par månader men i september kom man åter igång, nu med SE-AEM, en Avro Avian. Totalt hade man under 1935 sju elever och två nya certifikat kunde utfärdas. Efter den 1 maj 1935 började man förutom på lördagar och söndagar att skola även på vardagskvällar efter kl 17.

År 1936 kostade ett flygcertifikat 700 kr, vilket i dagens penningvärde motsvarar ca 8 500 kr. Det i våra ögon låga priset beror dock inte på lågt timpris, utan på att utbildningen endast krävde 10-15 tim flygning mot dagens 40. Av de 700 kronorna kunde man få 300 kronor i certifikatpremie genom KSAK. Teoriutbildningen 1936 som omfattade endast 14 tim mot 93 tim nu, var uppdelad i Aerodynamik 3 tim, Flyglära 3 tim, Teoretisk flyglära 3 tim, Meteorologi 2 tim, Reglements-kännedom 1 tim (!) och Motorlära 2 tim.

År 1937 utfärdades hela åtta nya certifikat och skolflygningen blev 77 tim det året varav 52 tim på en förhyrd Moth, SE-ABS. Den praktiska flygutbildningen började nu få fastare former och vi citerar ur den ansökan om skolflygtillstånd som insändes till den ansvariga myndigheten som på den tiden var Järnvägs- och luftfartsbyrån inom Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen:

”Skolflygningen bedrivs i enlighet med Flygskolkårens Handbok för flyginstruktörer... Utbildningstiden innan prov avläggs inför flygchefen är normalt 10 timmar... dock efter resp. flyglärares bedömning får prov avläggas efter 7 timmar. Elev som erhållit certifikat får tillstånd att flyga klubbens flygplan dock utan passagerare.”

### Plan för flygutbildningens bedrivande

#### 1. Utbildning på marken: (i samband med och före flygpassen)

Flygplankännedom	2 tim
Motorkännedom	2 tim
Instrumentkännedom	2 tim
Instruktioner och föreskrifter	1 tim

#### 2. I luften

##### Övn nr

1- 6	Rodrens verkan, flygning rakt fram, stigning, glidflykt	1 tim
7-12	Ingång i, hållande och urgång ur sväng, start och landning	2 tim
13-15	Övning i normala svängar, start och landning, samt vikning	2 tim
16-17	Övning i start och landning, låghöjdsflygning	2 tim
18-20	Sväng i stigning, bedömningslandning, branta svängar	1 tim
21-22	Övning i återgångar från överstegringar och vikningar, vingglidning	1 tim
23	Övning i åttor och bedömningslandning	1 tim
		<hr/>
		10 tim

## Flygfarbröder

År 1938 inrättades den s k Flygfarbrorinstitutionen som innebar att välbärgade och flygintresserade "farbröder" bekostade flygutbildning för lämpliga ynglingar. Dessa Flygfarbrorstipendier var en fortsättning på KSAK:s certifikatpremier. Fem av stipendierna gick till LFK, varav tre till anställda vid SAAB "på donators uttryckliga önskan". De fem var Civ.ing. S Ekeborg, Ing. R Stanler, Ing. N Östberg, Montör J Karlsson och Kontorist Å Witthammar.

Krigsutbrottet 1939 satte tills vidare stopp för skolflygningen. Stoppet varade med vissa undantag fram till juli 1945 men då blev det desto större uppsving och under 1946 beslöt man finansiera flygläro-utbildning hos Osterman för LFK:s förste heltidsanställda, Olle Tidblom. Tidblom tillhörde den första omgången av civilt utbildade flyglärare. Under hans tid på LFK satte flygskolningen ordentlig fart och flera nya skolflygplan inköptes, mest av typen Piper Cub. Innan dess hade man skolat bl a i den öppna Klemm 35, vilket var ganska kallt på vintern.

Kommunikationen mellan lärare och elev var också besvärlig, man använde taltratt och hörlurar. Elevtillgången var ganska god men utgjordes mest av relativt välbesuttna personer som hade råd med skolflygavgiften som vid denna tid utgjorde 60 kr per timma. Det fanns två certifikattyper: A1 (10 tim DK + 5 tim EK), som berättigade till ensamflygning, samt A2 (15 tim DK + 10 tim EK). A2 motsvarar dagens A-certifikat och innebar att man fick ta med passagerare. För upprätthållande av A2-certifikat krävdes 7 tim flygning per år, mot nuvarande 10. Som kurslitteratur användes bl a Söderbergs Flyglära och Bunckes Flyghandbok.

Under 1948 utfärdades 12 nya A2-certifikat. Samma år ökades utbildningstiden från 25 till 30 timmar, vilket styrelsen fann vara förklaringen till att det 1949 blev endast 5 nya certifikat. I september 1950 slutade Tidblom sin tjänst och flyttade till Stockholms Flygklubb. Året därpå beslöt därför styrelsen ordna utbildning av LFK:s mekaniker Arne Kjellström till lärare. Arne Kjellström var för övrigt Tidbloms första flygelev. Under hans tid började SAAB anslå medel att användas för "flygutbildning och flygträning för SAAB-anställda". Dessa s k SAAB-stipendier har alltså funnits i 32 år och har naturligtvis varit en stor stimulans för LFK. Stipendierna har säkert också varit till nytta för företaget genom att öka flygintresset bland de anställda och underlätta rekryteringen av nyanställda från Tekniska Högskolor genom de s k teknologstipendierna. 1963 utdelades inte mindre än 10 teknologstipendier.

Ragnar Åstrand var flyglärokollega till Kjellström under denna expansiva tid. Han var också en av Tidbloms första elever och fick flygläro-utbildning av SAAB's provflygare Valter Andersson. Ragnar Åstrand har betytt mycket genom att han tidigt insåg nödvändigheten



*Ove Fundin, världsmästare i speedway "briefas" av läraren Arne Kjellström.  
Foto: L Grönlund, Linköping.*

av en god kommunikation mellan lärare och elev. Han lade ner stor möda på att åstadkomma en förstklassig intercom-utrustning i flygplanen vilket gjorde flygktionerna både effektivare och behagligare. LFK var först i landet med detta och även med att installera radio i Lill-Cub vilket var mer eller mindre nödvändigt för att kunna samsas med SAAB's provflygningsverksamhet. I början var radion enkanalig och för strömförsörjningen användes en vindgenerator monterad på huvudstället.

## Mörkerflygutbildning

I slutet av 50-talet började LFK utbildning för mörkerflygbevis, som



*Den första kullen teknologstipendiater, bland dem en flicka, på trappan till klubbhuset 1956. Fr h ses lärarna Arne Kjellström och Valter Andersson.*

innebar en möjlighet till vidareutbildning från privatflygcertifikat. Också med detta var LFK först i landet.

I maj 1963 tillträdde Hans Andersson som skolchef. Under hans ledning började LFK ge regelbundna kurser för blivande flyglärare, Flyginstruktörskurser (FIK). Mellan 1965 och 1974 utvecklade Hans dessa kurser i samarbete mellan LFK, KSAK och yrkespedagogiska linjen vid Lärarhögskolan i Linköping. LFK:s insats i detta sammanhang rönt stort intresse, bl a var man initiativtagare till psykologisk lämplighetsprövning av blivande flyginstruktörer genom samarbete med professor Arne Trankell och sedermera med Militärpsykologiska Institutet. På nedläggning av den yrkespedagogiska linjen 1974 övertogs FIK av KSAK på Bromma, där man nu utbildar 12 flyginstruktörer per år. Hans Anderssons banbrytande insats inom flyginstruktörsutbildningen har varit till stor nytta för allmänflyget i Sverige.

En annan utbildning som kom igång under Hans ledning var utbildning i lågflygning för medlemmar av Frivilliga Flygkåren. Sådana kurser anordnades två gånger per år vid LFK.

Teoriutbildningen för A-certifikat har alltid varit av hög klass vid LFK till stor del tack vare tillgången på ytterst kvalificerade lärare från SAAB. Kuggningsfrekvensen är låg. En stöttepelare i denna verksamhet är Lars Ottoson, som i över 20 år meddelat undervisning i Bestämmelser för civil luftfart och Radiotelefoni. Sedan mitten av 60-talet bedrivs kurserna i samarbete med Medborgarskolan vilket inte minst ekonomiskt varit till förmån för eleverna. År 1978 reformerades teoriutbild-



*På 60-talet ordnade LFK informationskurser för piloters äkta hälfter. Här förklarar Hasse Andersson rodrens funktion för Birgitta Hallding. Foto: Per-Arne Nyhlén.*

ningen av Luftfartsverket och LFK var då försöksobjekt vid försök med nya pedagogiska institutionen vid Linköpings Universitet. Sammanhållande för detta arbete var Harri Jalonen, som tidigare även varit flyglärare vid LFK.

Kursverksamheten har utökats en hel del på senare år med bl a teoriutbildning för instrumentflygbevis och reseflygkurser. I de utbildningarna kommer den rörliga flygsimulatorn (Link-trainer), som finns tillgänglig på klubben, väl till pass. Som försöksverksamhet och ett led i PR-verksamheten har LFK utformat ett mellanting mellan provlektion och fullständig certifikatutbildning, s k introduktionskurser, bestående av två flygtimmar och två kvällar flygteori. Under de två flygpassen får eleven pröva på de flesta moment som ingår i normal flygning och kan då bilda sig en någorlunda god uppfattning om vad flygutbildning innebär.

I dagens läge kostar flygutbildning till A-cert ca 17 000 kr och är alltså en icke oansenlig investering. Trots detta kan LFK varje år "utexaminera" ca 20 nya cert-innehavare. Rekordåret kom 1963 då inte mindre än 46 nya certifikat utfärdades till LFK-elever. Flygskolan är naturligtvis nu liksom tidigare ytterst viktig för klubbens fortlevnad och flygtidsmässigt avspeglas detta genom att ca 1 200 av den totala flygtiden 5 000 timmar per år utgörs av skolflygning.

Från slutet av 40-talet och ca 20 år framåt var Piper Cub och senare Piper Super Cub det "ordinarie" skolflygplanet. Trots att grundkonst-

ruktionen är från tidigt 30-tal är dess flygegenskaper väl lämpade för skolning och många flygare har nog kvar en del av sitt hjärta i Cubben. Tillgången på Cub avtog dock i och med nedtrappningen av tillverkningen och vid 60-talets slut blev klubben nödsakad att se sig om efter en ny typ. Valet föll på Cessna 150 - "världens vanligaste skolflygplan". En jämförelse med Cub visar bl a att lärarens och elevens placering sida-vid-sida i C150 har pedagogiska fördelar under det att flyg- och landningsegenskaperna av en del anses vara för "snälla".

1980 började man diskutera ett eventuellt byte av skolflygplan. Piper hade då haft sin nya Tomahawk ute på marknaden en tid och Cessna hade modifierat sin 150-modell något (bl a starkare motor) och döpt den till 152. Någon kursändring förtogs dock inte. Cessna är fortfarande klubbens flygande lektionssal.



*Teknologstipendiaten Mats Schröder och hans lärare Lennart Johannesson efter att ha avverkat LFK:s 100 000:e flygtimme (okt 1980). Foto: Per-Arne Nyhlén.*